BATAILLES & BLINDES

BATAILLES & BLINDÉS

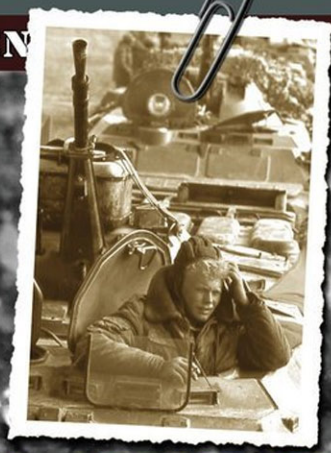
PROFILS +30 COULEURS

8 PAGES GRATUITES ! NOUVELLE FORMULE !

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES EN[illegible]RES

N°11

MADE IN USA
L'URSS ET
LE LEND LEASE



LA GUERRE DES
MONDES
(AFGHANISTAN 1979-89)

LA MOTORISATION
DE L'ARMÉE BELGE

"TIGER JACK" CONTRE LE BARON !

COMBATS DE CHARS EN LORRAINE – 1944 (1e Partie)

LE JS-1/2 AU COMBAT
(SUITE & FIN)

Batailles & Blindés n°11
Bimestriel / Octobre-Novembre 2005
Belgique, Italie,
Portugal Cont., Luxembourg : 7,90 €
Autriche : 8,20 € – Canada : 14$C

M 01699 - 11 - F: 6,90 € - RD

Lors de la guerre du désert, dans le camp allié, le terme de *Jock column* désignait de petits détachements motorisés, formés d'automitrailleuses, d'artillerie tractée et d'infanterie portée destinés à donner des coups de sonde dans le dispositif adverse. Bien équipées en moyens radio, menant une guerre de course, ces unités de quelques dizaines d'hommes partaient pour de véritables croisières dans les sables du *Western Desert* avec pour mission de s'infiltrer dans les lignes ennemies et d'en ramener un maximum d'informations. À l'inverse des *Long Range Desert Groups*, les « Scorpions du Désert », les opérations commandos ou les coups de force n'étaient théoriquement pas dans les attributions des *Jock columns*. Les premières unités de ce type furent constituées au début de l'année 1941, à l'initiative du lieutenant-colonel Jock Campbell – d'où leur nom – dans le cadre de la poursuite des divisions italiennes retraitant vers la Tripolitaine. Engagés en Égypte et en Libye aux côtés des troupes du *Commonwealth*, les Français libres ne furent pas en reste, formant eux-aussi des détachements aptes à conduire des reconnaissances en profondeur. Lors des prémisses de la bataille de Bir Hakeim, en mai 1942, les *Jock columns* de la 1e Brigade Française Libre furent principalement utilisées pour nomadiser autour des points fortifiés et des marais de mines dans le but de rendre compte au général Kœnig des mouvements de l'*Afrikakorps*.

Le 26 mai 1942, aux alentours de 12h00, le « Renard du Désert », Erwin Rommel, lance une série d'opérations visant à chasser les Britanniques de Cyrénaïque, à s'emparer de Tobrouk et à rallier la frontière égyptienne. Le stratège allemand a la ferme intention de bousculer les Alliés puis de les acculer sur le Canal de Suez dont il espère pouvoir s'emparer dans les mois à venir. L'attaque germano-italienne débute dans le secteur de Gazala, où des troupes de l'Axe s'élancent face aux unités sud-africaines qui gardent les accès de Tobrouk. Bien abritées derrière de gigantesques champs de mines, celles-ci s'échelonnent dans la profondeur. Mais en réalité, cet assaut est une habile manœuvre de diversion. C'est en effet dans le sud que les troupes de l'*Afrikakorps*, et en particulier ses unités blindées et mécanisées, s'apprêtent à frapper. Au même moment, depuis quelques jours, une *Jock Column* Française libre, issue du Bataillon de Marche n°2 et répondant au nom de code de « Tomcol », écume le glacis défensif de Bir Hakeim à la recherche de traces laissées par l'ennemi. Or Bir Hakeim est le point d'appui le plus méridional du dispositif allié et c'est très précisément dans ce secteur que Rommel a l'intention de faire passer ses *Panzer* ainsi que les véhicules des divisions italiennes « Ariete » et « Trieste » ! Le témoignage publié ci-après est signé de la main de Paul Zilliox, un Français libre ayant participé à « Tomcol ». Place à l'action !

Mardi 26 mai 1942. Sous les ordres du Commandant Amiel, la *Jock Column* du Bataillon de Marche n°2, talonnée de près par des éléments légers ennemis, vient de rejoindre Bir Hakeim. La position n'est pas encore prise à partie mais au loin, un grondement confus et continu trahit le déplacement d'une importante colonne motorisée de l'Axe. Pour notre état-major, il est du plus haut intérêt de connaître l'importance de cette colonne et sa composition quantitative : chars, pièces d'artillerie, camions, etc. Une patrouille doit s'en rendre compte. Le Bataillon de Marche n°2 la fournit. Nous repartons en mission !

Commandée par le sous-officier Adrien Conus, elle se compose de deux Bren Carrier, le sien et un Bren radio, plus deux véhicules légers dont le mien qui est en fait le *pick-up* du lieutenant Gabard, le commandant de ma compagnie ; il s'agit de la 5e. Par l'une des « portes » permettant de traverser le champ de mines, nous quittons la position à une heure où les avions d'observation allemands n'ont pas encore commencé leur activité. Nous atteignons assez rapidement notre point d'observation : une faible crête précédée de quelques plissements de terrain, dont les creux n'excédant pas deux mètres suffisent cependant à cacher nos véhicules. Ces derniers sont laissés sous la surveillance du chef du Bren radio secondé par quelques tirailleurs. Conus distribue à chacun son rôle. Je dois compter les pièces d'artillerie autoportée. Nous grimpons sur la crête pour nous y installer à plat ventre. À environ mille mètres, nous voyons un énorme nuage de poussière soulevé par les véhicules en marche. Dans de telles conditions, nous devinons combien il sera malaisé de discerner tel engin de tel autre. Cependant, avec nos jumelles et un peu d'accoutumance, nous y parvenons très bien, même lorsque l'air brûlant fera tout danser à ras de terre. Je n'évoquerai que pour mémoire la frugalité de notre déjeuner pris dans une position inconfortable et « arrosé » d'eau tiède à relents de mazout, la *Royal Navy* nous faisant parvenir l'eau potable dans des fûts ayant auparavant contenu du carburant. Nous songeons aussi au spectacle qui s'offrirait à nous si la *Royal Air Force* intervenait, mais sans doute n'a-t-elle pas la possibilité de le faire.

L'heure de la vacation approchant, nous rejoignons les véhicules. Conus rédige son rapport, mais le poste de radio nous refuse catégoriquement ses services. Inutile d'essayer de dépanner, le temps presse. Le plus jeune d'entre nous ira porter le message à la base. Il y passera la nuit et ne rejoindra la patrouille que le lendemain matin car Conus ne sait pas encore où bivouaquer. Le sort m'ayant désigné, je pars de suite avec mon excellent chauffeur congolais car il faudrait que nous nous présentions devant le champ de mines avant la nuit. Nous y parvenons entre chien et loup, et le longeons. Mais très vite, l'obscurité ne me permet plus de distinguer le fil de fer qui, tendu à une trentaine de centimètres du sol, le délimite. Aussi, est-ce avec beaucoup d'appréhension que j'admire l'aisance et la sûreté avec lesquelles mon brave chauffeur, qui doit être nyctalope, suit ce fil d'Ariane qui, en fin de compte, nous mène à bon port. Malgré l'heure avancée, le commandant Amiel ne se repose pas encore ; il semble même m'attendre. Il prend connaissance du message, me pose quelques questions puis approuve les dispositions prises par Conus. Paternel, il s'informe de mes besoins. Je n'ai besoin de rien, le remercie et pars rejoindre la position tenue par ma compagnie. Je me faufile dans mon trou de combat sans me présenter à mon chef de section. Pourquoi l'aurais-je réveillé ? Lui aussi a besoin de repos. Cependant, la suite du récit fera ressortir combien il aurait fallu que je le fasse…

De très bonne heure, une main se pose sur mon épaule : « *sef* (chef), *c'est l'heure* ». Mon chauffeur est devant moi avec un quart de thé chaud. Nous partons de suite rejoindre Conus. Nous trouvons les fûts bornant l'entrée du champ de mines couchés. Bizarre ! Alors que la traversée de ce champ allait se terminer, un fracas épouvantable se fait entendre, secoue le véhicule qui s'arrête net, me projette sur le chauffeur et emplit la cabine d'une épaisse

fumée noire. Groggy l'un et l'autre, nous sortons du *pick-up*. Renaud, le chef du groupe anti-déminage qui vient de passer la nuit à surveiller son champ de mines vient vers nous l'air inquiet. Avec sa façon habituelle, il nous manifeste sa joie de nous voir encore vivants. Avant qu'il en ait terminé, une espèce de flon-flon bizarre suivi d'un bruit étouffé se font entendre : c'est le pneu avant droit qui, arraché et propulsé à je ne sais quelle hauteur par la mine sur laquelle nous venons de sauter, vient de rejoindre la terre ferme. La passe avait été minée pendant mes quelques instants de repos nocturne et mon chef de section, Briswalter, que je n'avais pas réveillé, devait m'en informer. Les dégâts sont importants, la voiture inutilisable. Nous rentrons à pied. Je rends compte de ce qui vient d'arriver à mon commandant de compagnie. Il me manifeste son mécontentement, sans ménagements, mais se calme subitement quand je lui fais remarquer que, si j'avais laissé ma vie dans cet accident, il serait en train de potasser un laïus éloquent à mon sujet, texte qu'en plus il aurait eu à lire sur ma tombe.

Alerté, le bataillon m'envoie un autre véhicule et nous repartons par une autre chicane déminée.

Un troisième Bren Carrier est venu renforcer la patrouille que nous retrouvons aisément. Conus s'inquiète des raisons de mon retard. Il ne veut pas croire au récent minage de la passe dont nous n'aurions pas manqué d'être avisés et par laquelle vient d'ailleurs de passer Gerberon, venu en renfort. La circulation ennemie devient plus fluide. L'arrière-garde détache des éléments de part et d'autre de son axe de progression. C'est le moment de décrocher.

Alors que nous approchons du champ de mines, nous surprenons un véhicule ennemi qui décharge des hommes, dont quelques-uns mettent deux mitrailleuses en batterie. Il s'agit sûrement d'un commando de déminage. Conus, surexcité à l'idée d'étrenner son Bofor récupéré sur un engin abandonné et remonté sur son Bren, fait dégager tout ce qui est susceptible de gêner le tir. L'ennemi nous observe sans réaction. Qu'a-t-il à craindre d'un Bren Carrier anglais qu'il sait équipé d'un simple fusil-mitrailleur ? Ne sont-ils pas hors de portée ? Oui, sauf que le canon du Carrier bricolé par Conus n'a plus rien de commun avec un Bren ! Le Français libre a chargé et réglé sa pièce. Il tire. Très bon axe de visée, mais sous-estimation de la distance. Alors qu'il effectue la correction nécessaire, un « pruneau » passe au-dessus de nous. Un blindé embossé que nous n'avions pas vu et dont seule la tourelle émerge couvre l'équipe et vient de commettre la même erreur de tir. La lutte devenant inégale, nous rompons. Conus marmonne. Il ne se pardonne pas cette erreur dont l'expérience de longues années de chasse en Afrique aurait dû le mettre à l'abri.

Nous atteignons la passe dans laquelle j'ai sauté. Conus, qui ne me croit toujours pas, ne veut pas s'arrêter. Cette petite escarmouche nous a fait perdre du temps. Il a hâte de rentrer. Sur mon insistance et pour que « je sois en règle avec ma conscience », il s'arrête en prenant Gerberon à témoin de mon idée fixe. À deux mètres, devant les chenilles, une rangée toute nouvelle de gros cailloux forme une ligne de démarcation au-delà de laquelle, dans la passe empruntée hier encore, on devine ça et là des traces de terre fraîchement remuée. Conus gratte un peu ces endroits et trouve sans peine les détonateurs des mines enterrées. Leur vue déclenche chez lui une véritable explosion d'indignation et un torrent de jurons. L'étendue de son vocabulaire dans ce domaine me stupéfie littéralement. Il voue aux gémonies les deux principaux responsables des malheurs de l'humanité en général et du soldat en particulier : « Ils » et « On » ! « Ils » s'en foutent et « On » fait peu de cas de notre peau. Soulagé, il se calme pour remarquer la pâleur de Gerberon qui examine les traces de chenilles, les siennes du matin même qui, à plusieurs reprises, frôlent les détonateurs. Il est incompréhensible qu'il n'ait pas sauté lui aussi. Malgré la fraîcheur du soir, la sueur perle à son front. Nous rentrons sans encombre par une autre voie. Avant de nous séparer, Conus tient à ce que nous prenions ensemble et sur le pouce un *Black and White* dont le dosage ne permet pas d'identifier le goût de mazout de notre eau. Le lendemain matin commençait l'encerclement de Bir Hakeim.

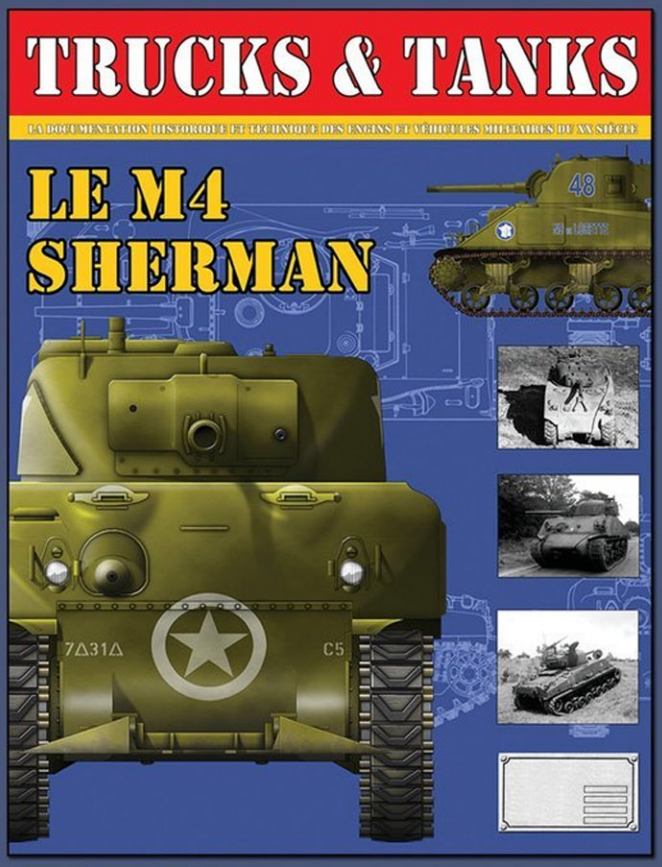
TOMCOL

UN TAXI POUR BIR HAKEIM

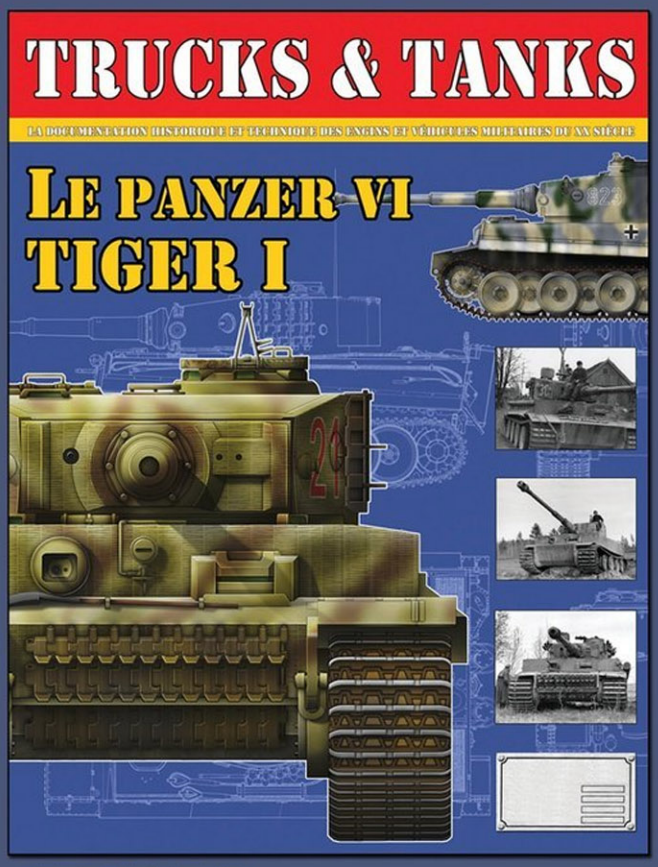
TRUCKS & TANKS

UNE NOUVELLE COLLECTION VIENT DE NAITRE !

L'HISTOIRE ET LES ÉVOLUTIONS TECHNIQUES DES PRINCIPAUX ENGINS MILITAIRES DU XX^E SIÈCLE : CHARS, AUTOMITRAILLEUSES, SEMI-CHENILLÉS, VÉHICULES DE SERVITUDE, ARTILLERIE, ETC. UNE DOCUMENTATION UTILE AUX PASSIONNÉS D'HISTOIRE MILITAIRE COMME AUX MAQUETTISTES !



- TEXTE EN FRANÇAIS
- FORMAT : 18,5CM X 24,5CM / 68 PAGES
- RELIURE DOS CARRÉ COLLÉ
- 24 PROFILS EN COULEURS (L. LECOCQ)
- 2 COUPES TECHNIQUES (H. CANCE)
- 9 PLANS QUATRE VUES (H. CANCE)
- NOMBREUSES PHOTOS INÉDITES !



- TEXTE EN FRANÇAIS
- FORMAT : 18,5CM X 24,5CM / 68 PAGES
- RELIURE DOS CARRÉ COLLÉ
- 24 PROFILS EN COULEURS (L. LECOCQ)
- 1 COUPE TECHNIQUE (H. CANCE)
- 6 PLANS QUATRE VUES (H. CANCE)
- NOMBREUSES PHOTOS INÉDITES !

Renseignements au 04 91 76 50 55 ou sur info@caraktere.com

BON DE RÉSERVATION

Oui, je désire recevoir le(s) fascicule(s) de la toute nouvelle collection **Trucks and Tanks** coché(s) ci-dessous ! Chaque fascicule est vendu franco de port : **16.00 euros** pour la **France métropolitaine - 17,50 euros** pour l'**UE,** la **Suisse** et les **DOM-TOM - 19,00 euros** pour le **reste du monde**. **J'ai noté que mes Trucks and Tanks me seront envoyés le 30 novembre 2005.**

☐ Trucks and Tanks "M4 Sherman" ☐ Trucks and Tanks "Panzerkampfwagen VI Ausf. E - Tiger I"

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Ville : ..... Code postal : ..... Pays : .....

☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) ☐ Mandat Postal ☐ Virement SWIFT (Merci de nous contacter)

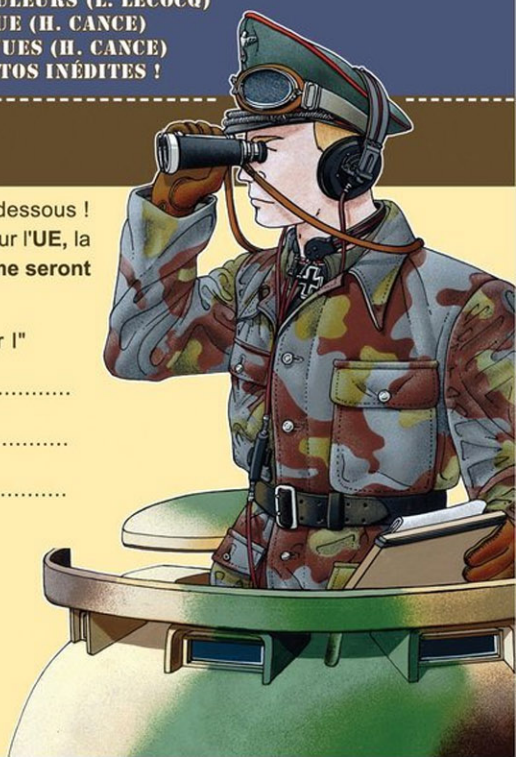
☐ Carte Bleue (Visa/Mastercard) ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration : ...../..... Signature

Bon de réservation à retourner à :

Caraktère SARL - Service Commercial - 306, avenue du Prado - 13008 Marseille (France)

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés. Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.



Chers lecteurs, chers amis,

Le voici donc ce Batailles & Blindés « renforcé » de ses huit pages supplémentaires et gratuites ! Faisons, si vous le voulez bien, un petit tour rapide du propriétaire et en particulier des deux nouvelles rubriques qui font leur apparition.

« Mémoires d'Anciens Combattants » tout d'abord. Il s'agira dans chaque numéro de publier le témoignage d'un vétéran ayant servi dans une unité de chars ou d'infanterie portée. Cette rubrique correspond à des demandes répétées de votre part pour lire ce type de textes courts retraçant la vie quotidienne des soldats. « La Guitoune » ou la rubrique du courrier des lecteurs à la sauce Batailles & Blindés, c'est-à-dire conviviale mais sans compromis. Je ne m'étendrai pas plus sur la « Guitoune », un petit texte introductif vous en présente l'esprit en détail. Disons simplement que ces pages étaient devenues nécessaires à la bonne tenue du magazine.

Pour le reste, et notamment la ligne éditoriale, je maintiens le cap, pas de changements en vue ! Par contre, au fil des numéros à venir, l'ambiance graphique du magazine continuera à évoluer avec l'insertion d'encadrés plus nombreux qui viendront souligner des points précis évoqués dans les articles. Plus de cartes et de plans sont aussi prévus.

Cet édito est aussi pour moi l'occasion d'évoquer la disparition d'un homme, un Ancien de la Compagnie de Chars de la France Libre et du 501e RCC, qui nous a quitté le 30 août dernier : Monsieur Jean Meyrieux. Ces quelques mots ne sont qu'un bien modeste hommage à sa mémoire et à celles de ses camarades de combat. Sans l'aide de Monsieur Meyrieux et de son épouse, les articles sur le « Royal Cambouis » publiés dans Batailles & Blindés n'auraient tout simplement pas existé. Je me devais de l'écrire !

En attendant de vous retrouver avec le prochain numéro, je vous souhaite, comme toujours, une bonne lecture !

Yannis Kadari
Rédacteur en chef

Batailles & Blindés numéro 11
Octobre-Novembre 2005
ISSN : 1765–0828

Magazine bimestriel édité par : Caraktère, SARL au capital de 1 000 euros, RCS de Marseille 422 047 118.

Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille – France

Rédaction : 04 91 76 50 55
Service Commercial : 04 91 22 61 59
Télécopie : 04 91 22 55 03
info@caraktere.com

Commission paritaire : 0410 K 86317
Dépôt légal (BNF) : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef :
Y. Kadari
Secrétaire à la rédaction :
C. Valence
Conseillers à la rédaction :
H. Cance - A. Misner - C. Gillono - B. Collin

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Léonce Deprez à Ruitz (62)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

8 *Ubiyat Sukinsyna Adolfa !* – L'URSS et le *lend lease*

Monté en épingle par les uns, quasiment gommé de l'histoire par les autres, le tout à l'époque de la Guerre Froide, le *Lend Lease* a sans conteste aidé l'URSS au cours de la Seconde Guerre mondiale. Chars, véhicules, munitions mais aussi uniformes, rations, etc. ont été livrés en masse par les Alliés occidentaux.

18 Les temps modernes - La motorisation de l'armée belge (1914-40)

Lorsque la Première Guerre mondiale éclate, l'armée belge n'a aucun blindé à sa disposition. De la Der des Ders jusqu'aux prémisses de la Seconde Guerre mondiale, le « Plat Pays » va progressivement s'en équiper et motoriser son armée. Quand ? Comment ? Avec quoi ? Cet article répond à ces questions !

32 La guerre des mondes ou le cauchemar afghan (1979-89)

Depuis septembre 2001, l'actualité a contribué à remettre l'Afghanistan à la une de nos quotidiens. Pour sa part, Laurent Tirone revient sur le conflit qui opposa les Soviétiques aux rebelles afghans de 1979 à 1989, une « sale » guerre digne en tout point de celle conduite par les Américains au Vietnam.

48 « Tiger Jack » contre le baron - Combats de chars en Lorraine

D'un côté, un général américain fonceur et semblant sortir d'un *western*, de l'autre, l'un des meilleurs officiers de *Panzer* de l'armée allemande. Au milieu : la Lorraine. Mission du premier ? Atteindre le Rhin en un minimum de temps. Mission du second ? Gagner du temps afin que le *Westwall* soit réactivé.

60 Les JS-1 et JS-2 au combat - Suite et fin !

Après avoir retracé l'histoire du char « Stalin », Przemek Skulski s'intéresse aux capacités de combat du blindé soviétique en établissant, entre autre, un comparatif avec ses principaux adversaires et non des moindres : Panther, Tiger I et II.

2 Rubrique : Mémoires d'anciens combattants – Bir Hakeim 1942

6 Rubrique : *La guitoune* ou le courrier des lecteurs à la sauce B&B !

76 Rubrique : *Panzerprojekte* n°4 – Le *VK 16.02* Leopard

80 Rubrique : Fiche de lecture n°2 – « Les états-majors »

Rendez-vous le 15 décembre pour la publication de Batailles & Blindés n°12 avec un spécial « combats de blindés en Europe en 1944 » : Lorraine, Ardennes, Alsace, Normandie !

LA GUITOUNE DE BATAILLES & BLINDÉS

Chers amis,

Bienvenue dans la rubrique du courrier des lecteurs de Batailles & Blindés, bienvenue sous la Guitoune ! La Guitoune ? Drôle de nom pour une rubrique ! Drôle de nom, certes, mais un nom qui, en plus de rappeler à certains le souvenir de leur passage sous les drapeaux, correspond parfaitement bien à ce que je souhaite faire de cette partie du magazine : un espace de convivialité et de dialogue construit autour de notre intérêt pour les blindés, leurs engagements et leurs équipages. C'est aussi ici que seront publiés les correctifs rendus nécessaires par les erreurs qui émaillent de temps à autre nos pages. « Personne n'est parfait », dit-on. C'est tout aussi vrai pour une revue, même quand elle est faite avec passion et détermination. À l'instar de tout autre entreprise humaine, je ne connais guère de publications qui soient exemptes de coquilles ou de « toiles ». Or, et sans vouloir abuser des dictons : « faute avouée est à demi pardonnée ». À mes yeux, il en va du sérieux d'un magazine et du respect des lecteurs que de reconnaître ses erreurs et de faire en sorte de les réparer. C'est ce que je ferai progressivement ici même. Question de confiance et d'honnêteté intellectuelle. D'ailleurs, au passage, je remercie tous ceux qui parmi vous se sont fendus d'un courrier ou bien d'un message électronique pour me signaler quelques égarements ici ou là. Il ne reste plus qu'à vous souhaiter un agréable moment sous notre Guitoune !
Yannis Kadari - Rédacteur en chef de Batailles & Blindés.

Un Tigre cracheur de flammes ?

Monsieur Canovas
France / Courrier électronique

Un grand bravo pour la qualité de vos articles, de vos plans et des photos publiées. Cela tranche avec ce que l'on nous offre ailleurs ! Au gré de mes recherches sur Internet, j'ai parcouru plusieurs sites et forums, en anglais et en français, consacrés aux chars lourds dont le Tiger. Sur l'un d'eux, j'ai découvert qu'il avait existé une version lance-flamme du *Panzerkampfwagen VI Ausf. E*. Pourriez-vous m'en dire plus sur ce mouton à cinq pattes ?

Quelques éclaircissements s'imposent !
Il n'a jamais existé de *Flammtiger*, ce projet étant resté à l'état de… projet ! À la base, cette idée est émise par Adolf Hitler, lors d'une réunion du début du mois de décembre 1944. Le *Führer* revient sur la question à deux reprises, le 29 décembre puis le 3 janvier 1945. Quelques jours plus tard, Hitler demande alors à ce qu'un prototype de *Flammanlage auf Tiger I* soit assemblé pour être évalué. Vers la mi-mars, alors que les Soviétiques approchent de l'Oder et de Berlin et que les armées alliées pénètrent au cœur du territoire du *Reich*, les éléments nécessaires à la construction du prototype – châssis de Tiger I recyclé et lance-flamme – sont chargés à bord d'un train spécial devant rallier les ateliers de la firme Wegmann installée à Kassel. C'est là que le blindé doit voir le jour et, théoriquement, faire ses premiers tours de chenilles pour le 15 avril 1945. Errant de gare en gare sur un réseau ferroviaire déstructuré du fait des bombardements anglo-américains, le convoi ne parvient pas à rejoindre Kassel. Le 3 avril, Wegmann demande à ce que le train soit dirigé vers les usines de la MIAG (Braunschweig) où la société s'engage à envoyer ses techniciens et ses ingénieurs pour y préparer le prototype.
Le suicide du *Führer*, la chute de Berlin, puis l'arrêt des hostilités mettent un terme à un projet jugé sans intérêt par d'aucuns, dont le *Generalmajor* Thomale. Petite précision : nous reviendrons sur ce sujet dans le courant de l'année 2006.

On se défile ?

Monsieur Krönke
Allemagne / Courrier électronique

Que signifie le terme « défilement » que vous utilisez souvent dans les articles de votre magazine ? [...] Pourquoi ne pouvons-nous pas trouver Batailles & Blindés en presse, ici, en Allemagne ?

Première question : Il s'agit d'un terme désignant la position d'un char. Schématiquement, on peut considérer trois types de « défilements ». Tout d'abord, le « défilement total » : le blindé est camouflé de manière à être invisible pour l'ennemi. Cependant, dans un tel cas, il ne peut ni observer la ligne de front ni ouvrir le feu sur les chars adverses. C'est généralement, une position choisie pour attendre de se mettre en mouvement. Vient ensuite, le « défilement d'observation ». Le blindé est là encore camouflé de telle manière qu'il ne peut ouvrir le feu sur l'ennemi. Par contre le chef de char a la possibilité de scruter les positions adverses et de renseigner ses supérieurs. Enfin, on parle de « défilement de tourelle » ou de « défilement de tir » : le blindé est alors positionné derrière un talus, un muret ou tout autre obstacle, ou bien encore « enterré » (à l'instar des chars irakiens en 1991), de manière à ce que sa caisse ne puisse être vue par l'ennemi. Seule sa tourelle affleure. Observations et tirs contre l'ennemi sont possibles. Le « défilement de tourelle » est une position idéale pour les embuscades car elle permet de réduire la masse visible du char (furtivité) et de protéger sa caisse tout en laissant à la tourelle sa liberté de manœuvre.
Pour votre seconde interrogation, il faut savoir que la diffusion de la revue ne dépend pas que de nous mais aussi des réseaux de distribution de presse qui importent le titre. En Allemagne comme en Suisse, Batailles et Blindés a été refusé par les importateurs car ils considèrent que la revue n'est pas suffisamment attrayante pour être commercialement intéressante. À vous d'en juger… Quant à moi, j'ai renoncé...

« Rintintin » et la *SS-Totenkopf*

Monsieur Vallet
France / Courrier électronique

Je me permets de vous écrire afin de vous signaler une erreur importante dans l'article sur la *SS-Totenkopf* à la page 12 du n°7 de Batailles & Blindés. Il y est en effet présenté un profil de char lourd JS-2 avec la mention : « *l'insigne peint sur la tourelle nous est inconnu. Une seule chose est certaine, il ne s'agit pas d'une marque de nationalité polonaise. Peut-être est-ce un insigne régimentaire ?* » – Je suis désolé, documents à l'appui, il s'agit non seulement d'un insigne polonais, mais il représente le 4e régiment indépendant de chars lourds de la 1e armée populaire polonaise qui a combattu les Allemands aux côtés des Soviétiques sur le front de l'Est de 1943 à 1945. Cette armée était commandée par le général polonais Berling et entièrement équipée par l'armée Rouge. Ces troupes étaient principalement constituées d'anciens prisonniers de 1939 qui n'avaient pas pu rejoindre le général Anders lors de son départ pour le Moyen-Orient. Dans les années 1950/60 sortira en Pologne une série télévisée très populaire : « quatre tankistes et un chien », sorte de « Rintintin » polonais racontant les aventures de ces hommes sur le front de l'Est en 1944.

Comme quoi, les certitudes... Un grand merci à Monsieur Vallet d'avoir pris le temps de corriger cette erreur dont je suis seul responsable, l'auteur, Alain Verwicht, n'étant pas intervenu dans la confection des profils.

En 2006, les combats reprendront dans Berlin !

Monsieur Lefranc
Suisse / Courrier postal

C'est avec joie et plaisir que j'ai lu (et que je relis) votre premier hors-série consacré à la Bataille de Berlin. J'avoue que je ne m'en lasse pas. Votre hors-série est un travail historique de très grande qualité qui n'a pas à rougir – loin s'en faut – face à des livres bien plus épais et consacrés au même sujet : vos textes se lisent avec aisance, le style est bon, les informations précises et les témoignages précieux. J'ai notamment été sensible aux paragraphes réservés au sort de la population civile berlinoise prise dans l'étau de la guerre puis broyée par celui-ci. Quant à l'iconographie et aux dessins en couleurs qui illustrent votre ouvrage, ils sont superbes ! Bravo ! On en redemande ! J'ai toutefois quelques questions à vous poser : pourquoi avoir été aussi économe en cartes ? Il n'est en effet pas toujours aisé de se repérer dans les géographies polonaise et allemande. Pourquoi ne pas avoir mis un peu plus l'accent sur la résistance des troupes allemandes se battant dans le secteur des Hauts de Seelow ? Ne pensez-vous pas que des témoignages de soldats issus de ces unités auraient été un plus extraordinaire ? Enfin, pourquoi ne pas avoir abordé le démantèlement de l'industrie berlinoise (et allemande), ou plutôt de ce qu'il en restait, par les divisions de Staline dès la fin de la guerre ? En attendant votre réponse, je vous réitère mes plus vives félicitations pour ce premier hors-série, un coup d'essai qui fut un coup de maître et qui s'inscrit dans la droite ligne qualitative de votre bimestriel. Ultime question, et parce qu'on s'habitue aux bonnes choses, à quand le prochain hors-série et quel en sera le thème ?

Une seule raison pourra répondre aux points soulevés par vos questions : la place ou, pour être plus précis, le manque de place. Publier en kiosque un premier hors-série de 130 pages était un pari risqué, y compris sur le plan économique, d'autant que Batailles & Blindés est une revue juvénile. Il m'a donc fallu procéder à des choix éditoriaux ; il est d'ailleurs amusant que vous évoquiez le démantèlement de l'industrie berlinoise par les armées soviétiques, puisqu'un article sur ce sujet méconnu devait être inséré dans le « Berlin ». Il est malheureusement passé à la trappe pour cause de pénurie de pages. *Idem* pour ces cartes dont vous regrettez l'absence, à juste titre d'ailleurs. Quant à la mise en exergue de la résistance allemande et le sacrifice des unités engagées sur les Hauts de Seelow pour retarder l'inéluctable, c'est-à-dire la percée de Joukov vers la capitale du *Reich*, nous partageons un point de vue identique (et c'est le cas de nombreux autres lecteurs, croyez-moi !). Mais, et je l'indiquais dans l'édito du hors-série, l'ajout de ces textes nous aurait fait frôler les 200 pages, ce qui, et c'est là un euphémisme, n'aurait guère été raisonnable pour notre porte-monnaie comme pour le vôtre ! Est-ce à dire pour autant que nous ne reviendrons pas sur le sujet ? La réponse est non. Nous avons en effet pour projet de proposer une « suite » à notre Berlin, sous la forme d'un fascicule en vente auprès de la rédaction. Publié au cours de l'année à venir, il sera exclusivement construit autour de témoignages et de récits de combattants allemands, du simple *Landser* au *Bordführer* de Tiger II. En ce qui concerne l'iconographie de ce second volume, la seule chose que je puisse vous en dire est qu'elle sera pour sa plus grande partie totalement inédite avec, entre autres, un reportage complet sur des matériels antichars allemands embusqués sur la route de Berlin.
Enfin, et pour finir de répondre à votre courrier, je vous confirme bel et bien que nous travaillons sur un second hors-série destiné à être mis en kiosque. Il devrait être disponible d'ici le début de l'année 2006 ; quant à son thème, disons que nous préférons vous en faire la (bonne) surprise !

« Tempête du Désert »

Colonel (ER) Bourret
France / Courrier postal

Quelques mots pour vous exprimer tout le plaisir que j'ai à lire votre revue qui malgré les difficultés auxquelles vous avez été confronté est toujours aussi passionnante. Bravo pour l'ensemble de votre publication ! Je profite de l'occasion pour apporter deux remarques à votre article sur l'opération « Tempête du Désert » (à laquelle j'ai participé à la tête du 4e Régiment de Dragons (4e RD) - Division Daguet).
La première concerne la photographie en haut de la page 10 : les chars US tirent des pots fumigènes dont la fumée est « imperméable » à la télémétrie laser et aux caméras thermiques des chars adverses. Nos chars AMX30 B2 étaient équipés de pots semblables. La deuxième concerne le paragraphe réservé au rôle de la 6e DLB : « *6e DLB... qui n'avait jusqu'alors rencontré qu'une faible résistance...* » Comme vous l'avez souligné en en-tête de cet article, plusieurs mythes subsistent, notamment celui suivant lequel l'armée irakienne ne se serait pas battue mais rendue en masse à l'approche des forces de la coalition… Erreur et mythe. La 6e DLB (et plus particulièrement le 4e RD et le 3e RIMa) a eu à affronter sur ce « terrain roulant » menant à As Salman la 45e division d'infanterie irakienne enterrée, suivant la doctrine soviétique, qui verrouillait l'accès à As Salman. L'expérience du combat de cette division n'était pas négligeable puisqu'elle avait combattu quelques années auparavant les Iraniens avec l'arme chimique. Je témoigne que cette division s'est battue, défendue et n'a lâché prise que lorsqu'elle a été submergée par la manœuvre combinée et par les feux du 4e RD et du 3e RIMa ainsi que par les appuis de la Division Daguet et qu'elle a subi des pertes importantes au cours des deux journées qu'ont duré ces combats pour la prise d'As Salman. Je pourrais, si vous le souhaitez, vous raconter un jour cette belle bataille…

Permettez-moi de vous adresser publiquement un grand merci pour votre lettre ainsi que les intéressantes précisions apportées à cet article publié dans Batailles & Blindés n° 9. Je suis sensible au fait qu'un professionnel d'expérience, un acteur de la première guerre du Golfe non pas installé aux premières loges mais directement sur la scène, ait prit le temps de nous écrire !

UBIYAT SUKINSYNA ADOLFA !

L'URSS ET LE LEND LEASE

Par Bruno Collin

L'un des rares témoignages de tankiste russe ayant été publié en Occident met en lumière un aspect relativement méconnu de la Grande Guerre Patriotique. Ce colonel de l'armée soviétique, Dmitriy Loza, raconte en effet ses souvenirs de combattant dans un livre intitulé « Commanding the Red Army Sherman tanks ».

Hé oui ! Point de T-34, ni même de KV et encore moins de JS-2 dans cet ouvrage, mais bel et bien un char américain, en l'occurrence un M4A2 directement venu de Detroit dans le Michigan ! Comment et pourquoi ce Sherman, comme des dizaines de milliers d'autres engins américains et britanniques, s'est-il retrouvé à combattre dans les steppes ukrainiennes, les forêts hongroises puis les ruines des cités autrichiennes ?

Dans les semaines et les mois qui suivent le samedi 21 juin 1941, jour marquant le début de l'opération « Barbarossa », la *Rabochiy Krestyanskaya Krasnaya Armiya* ou *RKKA* – Armée Rouge des Ouvriers et Paysans – enregistre des pertes humaines et matérielles absolument titanesques. La force de quelques 20 000 – 19 221 exactement – blindés présente à la mi-1941 subit en l'espace de six mois une attrition telle que le haut commandement soviétique est contraint de faire feu de tout bois.

La production des chars est poussée à son rendement maximum, tandis que standardisation et simplification à outrance deviennent les maîtres mots d'une industrie russe qui, dans le même temps, réduit d'une manière drastique ses impératifs qualitatifs. Il s'agit de produire, produire plus et plus encore. À titre d'exemple, le coût d'un T-34 passe de 269 500 roubles en 1941 à 193 000 en 1942 ; quant à sa durée de fabrication, elle est tout bonnement divisée par deux ! Mais si ces efforts sont nécessaires, il ne sont pas suffisants. D'autant que jour après jour les chaînes de montage des blindés sont de plus en plus proches des lignes de front pour cause de progression allemande. Si certaines usines continuent parfois à assembler des machines jusqu'à leur capture, comme ce sera le cas en 1942 pour la célèbre *Stalingradskij Traktornij Zavod*, dont les T-34 à peine achevés iront se battre contre les *Panzer* de la *6. Armee* de Paulus, la grande majorité d'entre-elles est transportée puis implantée dans l'Oural, hors de portée des canons de la *Wehrmacht* et des avions de la *Luftwaffe*. Ce gigantesque déménagement entraîne une diminution très sensible du nombre de chars neufs, au moment même où les Russes perdent au combat des masses de véhicules ! Pour ne rien arranger à cette hémorragie des moyens blindés et mécanisés, les grands centres industriels et miniers de Russie occidentale tombent les uns après les autres entre les mains d'une armée allemande que rien ne semble pouvoir stopper.

On le comprend, à l'orée de l'hiver 1941, la situation russe en matière de chars est préoccupante voire désespérée. Staline et les siens le savent, tout comme un autre personnage clef de la Seconde Guerre mondiale, et non des moindres : le premier ministre britannique Winston Churchill. Sur l'échiquier politique européen de l'entre-deux-guerres, le locataire du 10th Downing Street n'a jamais été réputé pour ses sympathies à l'endroit des Soviets, et en particulier de leur chef ; les archives britanniques regorgent ainsi de pamphlets antistaliniens signés de la main de Churchill. Cependant, le « Vieux Lion » est avant un tout un politicien pragmatique et objectif, un *Real-Politiker* de la plus pure espèce, un homme capable de faire taire ses antipathies pour se porter au secours de son nouvel allié de circonstance. Si l'on devait résumer le raisonnement du *Prime Minister* d'une manière triviale, l'on pourrait écrire : « l'ennemi de mon ennemi devient mon ami ». Pourtant, la Grande-Bretagne est elle-même dans une situation peu enviable. La bataille d'Angleterre lui a certes évité d'être envahie – encore qu'il y aurait beaucoup à dire sur les supposés projets d'invasion berlinois – mais cette victoire de la *Royal Air Force* ne compense en rien les désastres des mois précédents. L'armée anglaise a quasiment perdu tous ses blindés en France et le peu étant encore en état de combattre est expédié de toute urgence en Égypte, pays aux frontières duquel un contingent allemand aux ordres de Rommel vient d'arriver pour redresser une situation bien mal engagée pour l'Axe.

« *It's a Long Way to Tipperary* » disait la chanson populaire fredonnée par les *Tommies* de la Grande Guerre... Ces chars A12, mieux connus sous leur désignation de Matilda II, vont eux aussi connaître un long et périlleux voyage. Ces machines sont en effet en train d'être embarquées depuis le pont d'une péniche à bord d'un cargo en partance pour le port russe de Mourmansk .

Archives Blitz Publication

« *CASH AND CARRY* » ET *LEND-LEASE ACT*

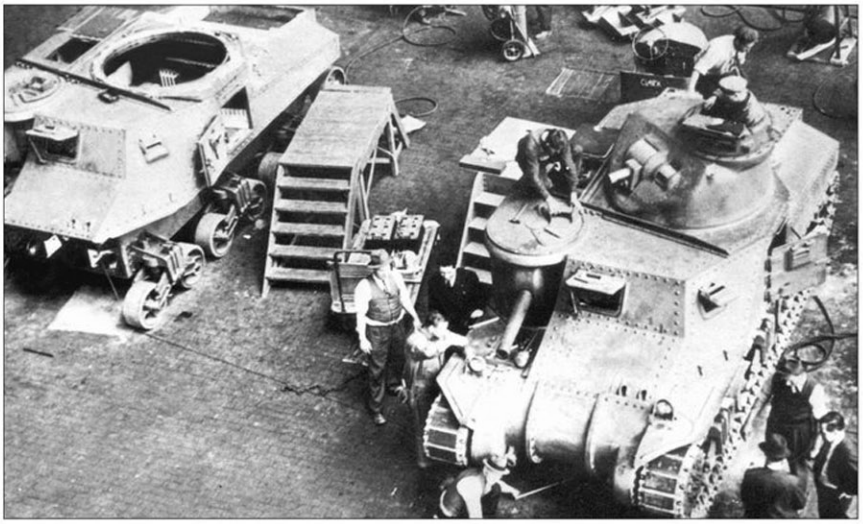
Depuis le 8 mars 1941, la Grande Bretagne bénéficie d'une loi qu'a fait adopter le président des États-Unis, Franklin Delano Roosevelt, qui souhaite faire de sa nation « l'arsenal des démocraties ». En fait, celle-ci, connue sous le vocable de loi Prêt-bail, succède à un premier système baptisé « *Cash and Carry* » – « Payez et emportez ». Comme son nom l'indique, ce dispositif, qui avait été mis en place le 2 novembre 1939, impliquait le paiement immédiat des matériels et des matières premières que l'on désirait acquérir. Adopté pour contrer la montée du péril contre les démocraties d'Europe, suite à la défaite de la France, le *Lend-Lease Act* (ou loi Prêt-bail) de mars 1941 permet quant à lui d'acheter à crédit. Parallèlement, la production industrielle et militaire des États-Unis s'amplifie pour faire face au réarmement et aux demandes de la Grande Bretagne. Ces deux procédures permettent à cette dernière de bénéficier de la production du géant américain qui, bien qu'étant encore officiellement neutre, sort de son isolationnisme sous la poussée de son président. C'est aussi un bon moyen pour les USA d'atteindre une économie de plein emploi et de sortir définitivement de l'ornière de la grande dépression de 1929...

De son côté, l'Union Soviétique, au titre du « *Cash and Carry* », achète aux États-Unis et aux autres pays occidentaux pour la période de juin à septembre 1941 plus de 360 000 tonnes de marchandises, grâce notamment à des avances du gouvernement américain pour un montant de 60 millions de dollars. La loi Prêt-bail lui est étendue peu après son entrée en guerre, début août 1941. En quelques semaines seulement, Moscou s'est mise en situation légale de recevoir une aide massive de la part des anglo-américains.

LES MATÉRIELS LIVRÉS

Bien qu'ayant un besoin urgent de ses blindés en Libye, Churchill fait parvenir à l'Union Soviétique ses premiers Valentine et Matilda II dès septembre 1941. 216 engins du premier modèle et 145 du second arrivent en Union Soviétique via le port de Mourmansk ainsi que la route de l'Iran. Les ports de la mer Blanche, Mourmansk et Arkhangelsk accueillent ainsi six convois, les fameux PQ, entre le 28 septembre 1941 et la fin de l'année. L'urgence de la situation est telle que ces blindés sont immédiatement engagés par la *Stavka* dans les secteurs de Staraya Russa et Valdaï, en décembre 1941 puis janvier 1942, aux côtés de véhicules allemands capturés ! Les livraisons britanniques se poursuivent, Londres ayant même expédié à Mourmansk les Hurricane des *Squadrons Nos. 81* et *134* pour aider à la protection du port contre les bombardiers allemands.

L'entrée en guerre des États-Unis, le 7 décembre 1941, entraîne rapidement l'augmentation de leur production de blindés, ce qui leur permet d'envoyer en Russie, dès le début de l'année 1942, des char légers M3 et M3A1 Stuart ainsi que des chars moyens M3A3 Lee. Les Américains livrent leur matériel par la voie iranienne, les ports de l'Arctique et à travers le Pacifique, une route ayant été tracée depuis les États-Unis, à travers le Canada et l'Alaska, la fameuse *AL(aska)CAN(ada) Highway*. À noter que jusqu'au 7 décembre 1941, les cargos battant pavillon américain ont pu emprunter les routes directes passant par la mer du Japon, bien que Tokyo soit officiellement membre du Pacte Anti-Komintern aux côtés du *Reich* hitlérien et de l'Italie du *Duce*. Il est des décisions surprenantes, mais certains arcanes de la diplomatie et de la politique internationale sont parfois tout aussi impénétrables que les voies divines !



Ce cliché nous projette au cœur de l'arsenal de Detroit, Michigan, où sont fabriqués des chars moyens M3. Nous sommes au printemps 1942 et les États-Unis ne sont en guerre que depuis quelques mois seulement. En 1942-43, l'Union Soviétique recevra plusieurs centaines de ces chars ; une machine peu appréciée par les tankistes russes qui lui reprocheront sa trop haute silhouette et le manque de puissance de son 75mm installé en barbette. De fait, dans les steppes ukrainiennes, le M3 sera bien vite surnommé la « tombe pour sept camarades »...

US NARA

Durant l'année 1942, le Kremlin reçoit 2 592 blindés de la part de Londres et 2 215 en provenance des États-Unis, tandis que les usines nationales produisent 24 692 chars et canons d'assaut dans le même laps de temps. C'est lors des grandes offensives printanières et estivales de 1942, en Russie méridionale et en Ukraine, que les Allemands commencent à rencontrer un nombre croissant de véhicules anglais et américains. Les combats pour le contrôle du Caucase ainsi que le débarquement russe avorté en Crimée, dans le détroit de Kertch, opposent les *Panzer* à des Stuart et à des Lee flambant neufs, arrivant directement d'Iran ; depuis l'année précédente, le pays est en effet conjointement occupé par les Britanniques et les Soviétiques dans le but d'en faire l'un des terminaux du *Lend-Lease*.

1943 voit arriver en Union Soviétique de nouveaux véhicules, fraîchement sortis des usines d'outre-Atlantique ; ou plutôt d'outre-Pacifique si l'on se place du point de vue russe. Le M4A2 Sherman, dont 36 ont été convoyés en Union Soviétique fin 1942, arrive en force avec 469 exemplaires livrés aux tankistes de l'Armée Rouge. Les modèles plus anciens, tels que le Stuart et le Lee, voient leur nombre diminuer. Il faut bien avouer qu'ils sont largement dépassés face à la nouvelle génération de blindés allemands, dont le Tiger qui commence à apparaître en quantité (malgré tout limitée), et le Panther qui est quant à lui étrenné durant l'été 1943 lors de la bataille de Koursk. Il est à noter que, lors du fameux combat de chars de Prokhorovka, la 5e Armée Blindée de la Garde disposait de trente-cinq Churchill agissant en guise de chars lourds. Mais c'est là l'une de ses dernières apparitions au sein de l'Armée

Voici une unité blindée soviétique engagée dans le secteur nord de Stalingrad à l'été 1942. Dans le fond, on aperçoit des chars moyens M3 tandis qu'au premier plan un fantassin fait le coup de feu depuis un char léger M3. Sur la tourelle de celui-ci on peut lire : « Mort aux fascistes ! »

DR

Certaines photos constituent des symboles forts dans le sens où elles parlent d'elles-mêmes… Celle-ci en est assurément l'illustration ! Un char léger M3 soviétique détruit trône aux côtés d'un *Panzerkampfwagen IV lang* lui-aussi mis hors de combat et déchenillé. Le *Panzer IV* est un *Ausf. G* reconnaissable à l'absence des volets d'observation sur les flancs de sa tourelle et à celle de la trappe de vision du chargeur, sur la gauche du mantelet du canon *KwK 40*. Par contre, l'engin est encore équipé du frein de bouche directement hérité du *Panzer IV Ausf. F2*, ce qui nous autorise à en conclure qu'il s'agit d'un *Ausf. G* de début de série donc produit de mai à juillet 1942. Reste le paysage et l'architecture des maisons qui font penser au Caucase ou, tout au moins à l'Ukraine méridionale. Serions-nous sur la route de Stalingrad ou sur celle du Caucase (détroit de Kertch) à l'été 1942 ?

Coll. Yannis Kadari

Rouge qui, au total, en aura perçu 263. De même, le Matilda II, complètement obsolète sur ce théâtre d'opérations, ne sera livré qu'à 147 exemplaires cette année-là, chiffre à comparer aux 145 reçus en 1941 et surtout aux 626 perçus en 1942.

En plus d'être l'année de la reconquête des territoires perdus en 1941 et de la libération des pays d'Europe de l'Est, 1944 est aussi l'année du Sherman pour les livraisons du Prêt-bail à l'Union Soviétique. Bien que l'industrie russe produise à tour de bras des T-34/85 (11 000 chars) et des JS-2 (2 250 chars), ce seront tout de même 2 345 M4A2 qui porteront l'étoile rouge et seront couverts de slogans vengeurs. Ces chars permettront d'équiper des Corps Blindés et Mécanisés dans leur intégralité avec du matériel américain, tel le 1e Corps Mécanisé de la Garde. Les combats de l'été 1944 verront aussi l'engagement de la poignée de M10, 52 exemplaires, livrés et utilisés notamment par le 1223e Régiment d'automoteurs, 29e Corps de chars, 5e Armée Blindée de la Garde sur le 3e Front de Biélorussie. Les chars d'origine britannique livrés cette année-là se limiteront à 381 Valentine, dont la production a été maintenue aussi tardivement que possible à la demande des Russes.

1945, avec la perspective de la fin imminente du conflit, entraîne la diminution de l'aide extérieure et seuls 812 M4A2(76) sont livrés aux Russes, certains assez tardivement, en septembre. La guerre avec le Japon vient à peine de se terminer et des Sherman ont aussi été utilisés sur ce front. En Europe, les M4A2 rencontrent leurs homologues américains en Tchécoslovaquie ainsi qu'en Autriche. Les livraisons portent également sur d'autres modèles mais en quantité moindre, voire en un exemplaire unique, comme c'est le cas pour le M-26 Pershing expédié en URSS pour évaluations.

LES AUTRES VÉHICULES BLINDÉS

Les chars sont les véhicules de combat terrestre les plus caractéristiques du second conflit mondial. En parfaite opposition avec la Grande Guerre, 1939-45 est une lutte où la mobilité est bien plus qu'un avantage ; elle est une véritable nécessité. Dans cette optique, tous les éléments composant une armée doivent pouvoir se déplacer rapidement et suivre les évolutions des engins chenillés afin de les épauler.

C'est pour cela que furent développés de nombreux véhicules, blindés ou non, permettant d'accompagner les chars dans leurs missions. Les Allemands avaient ouvert la voie en créant des unités entièrement mécanisées dotées de véhicules blindés semi-chenillés transportant l'infanterie (*Sd.Kfz 250* et *251*), la *Flak* (*Sd.Kfz 10/4*), et même, plus tard durant le conflit, les pièces anti-chars ou l'artillerie lourde. De son côté, l'Armée Rouge manque cruellement de ce type de véhicules, souffrant pendant toute la durée de la guerre d'un déficit chronique de véhicules blindés capable de transporter ses unités d'infanterie. Tout le monde a en tête ces images de grappes de soldats s'accrochant tant bien que mal à des T-34 ou des KV-1 filant à pleine vitesse vers les lignes de front, les fameux « *Tank Desant* », ce palliatif sommaire ne contribuant évidemment pas à faire diminuer les pertes en vies humaines… C'est pour cette raison que les transports de troupes britanniques (Universal Carrier) et américains (*half-tracks* M2, M5, M9 et *Scout Cars* M3A1) seront très demandés par le Kremlin, les Soviétiques n'ayant pas d'équivalents dans leur arsenal. Plus de sept mille engins de ce genre seront livrés à Moscou, dont quasiment la moitié de *Scout Cars* (3 340). Par exemple, les *half-tracks* américains M17 MGMC et M15A1 MGMC seront les seuls véhicules blindés de défense anti-aérienne disponibles en quantité au sein de la *RKKA*. Mais le domaine où le *Lend-Lease* aura eu une importance décisive pour l'Armée Rouge demeure celui des véhicules tactiques.

LA PARTIE IMMERGÉE DE L'ICEBERG

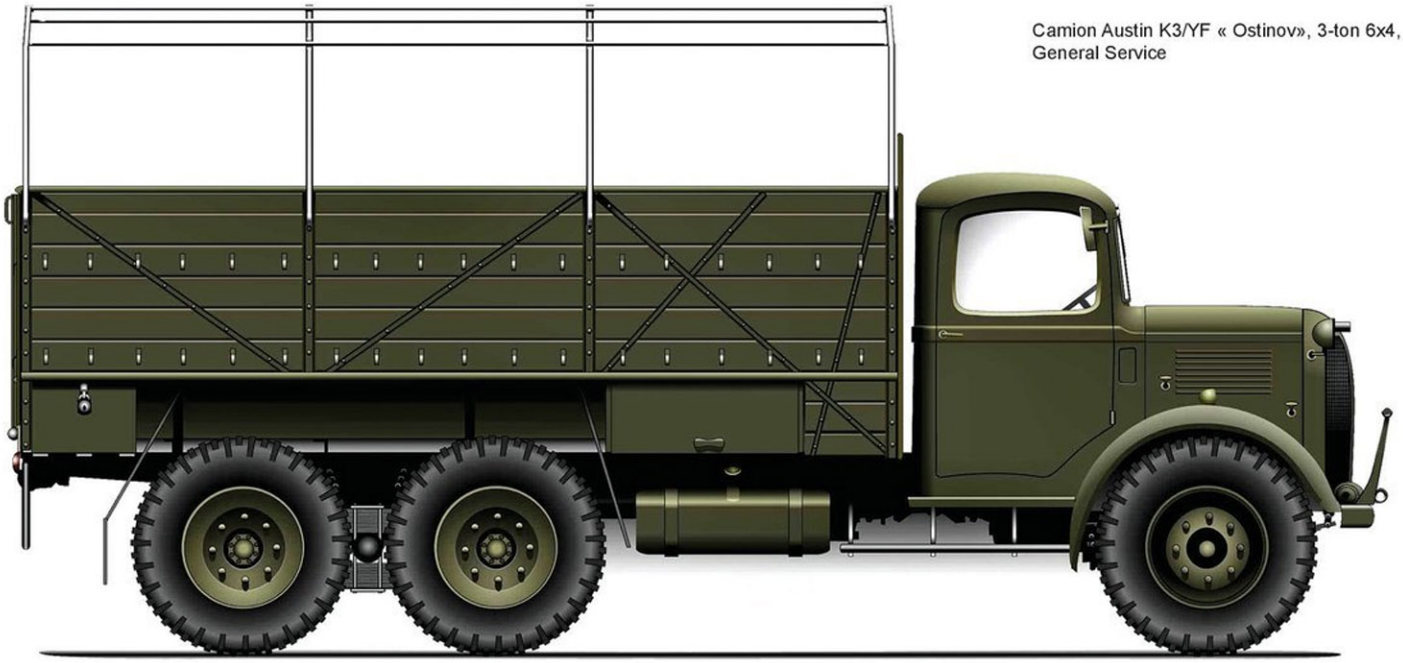
L'industrie automobile soviétique est, dans les années 30, entièrement basée sur des modèles américains, fabriqués sous licence dans des usines livrées clés en main par les grands constructeurs tels Ford dont les modèles de camions AA (à deux

© O. Missing / Batailles & Blindés, 2005

Camoin Dodge WF-32, 1½-ton, 4x2 - Armée rouge

L'URSS en recevra 9,500 en 1942 et 1943.

Camion Austin K3/YF « Ostinov», 3-ton 6x4, General Service



Camion GMC AFWX-354, 3-ton, 6x4

L'URSS recevra 800 de ces camions qui, à l'origine, avait été commandés par la France.

Ce M4A2 ayant appartenu à une Brigade Blindée russe n'ira pas jusqu'à Berlin…
En fait, il n'aura pas dépassé le secteur de Kowel où il a été détruit par les Allemands en mars-avril 1944, comme en atteste l'impact visible dans la partie supérieure du masque de son canon de 75mm. Le lecteur notera aussi, dans le fond de la photo, près de l'isba, un T-34 détourellé. Cet engin semble porter un camouflage deux tons de style allemand ; s'agirait-il d'un T-34 capturé par les *Panzerschützen* et reconverti en char de dépannage ?

Coll. Detlev Terlisten

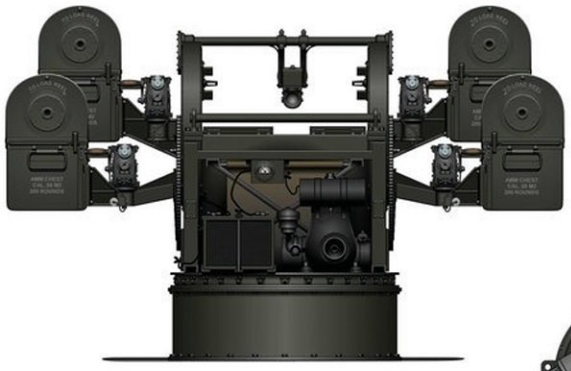
essieux) et AAA (à trois essieux) seront à la base des célèbres GAZ AA et AAA. Ce sont ces mêmes modèles, ayant à peine évolué, que l'on retrouve au début de la guerre. Le parc automobile russe est alors constitué d'environ 272 000 véhicules. Il va sans dire que ces engins, aussi rustiques et pratiques qu'ils puissent être, ne sont guère adaptés à un conflit moderne, particulièrement en raison de l'absence de ponts moteurs sur tous leurs essieux. Les « routes » soviétiques étant ce qu'elles sont, la capacité de franchissement tout-terrain est plus qu'indispensable, surtout lors de la fonte des neiges ; et ce ne sont pas les *Landser* engagés en Russie qui nous contrediraient à ce sujet !

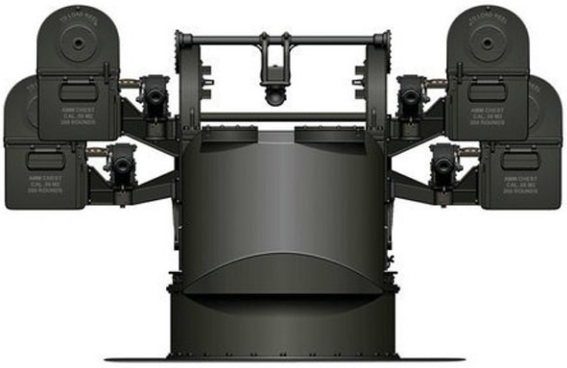
Les États-Unis et la Grande Bretagne vont envoyer des centaines de milliers de véhicules tactiques prêts à l'emploi à l'URSS. Les USA fourniront à eux seuls 77 972 Jeeps, 151 053 camions de la catégorie Dodge 4x4 et 200 662 de type GMC 6x6 ! Depuis la Jeep jusqu'au tracteur de remorque porte-chars Diamond T-980, en passant par le Studebaker US-6, toutes les tailles et tous les types de véhicules seront livrés, pression des pneumatiques vérifiée et réservoirs pleins ! Les Anglais ne sont pas en reste avec leurs Scammel, Bedford, Austin et, par l'intermédiaire du Canada, Ford et Chevrolet CMP (*Canadian Military Pattern*).
La liste de ces véhicules « utilitaires », indispensables à une

Superbe sujet pour des maquettistes que ce M4A2(76mm) de la 64e Brigade Blindée de la Garde ! L'engin et son équipage ont été immortalisés par les photographes de guerre américains opérant aux côtés des paras de la *82nd Airborne Division*.
Nous sommes le 3 mai 1945, en Allemagne, plus précisément à Grabow.
En plus des données techniques peintes au pochoir sur le flanc de la caisse du blindé, les Soviétiques, fidèles à leurs habitudes, ont ajouté un slogan : « En avant vers la Victoire ! »

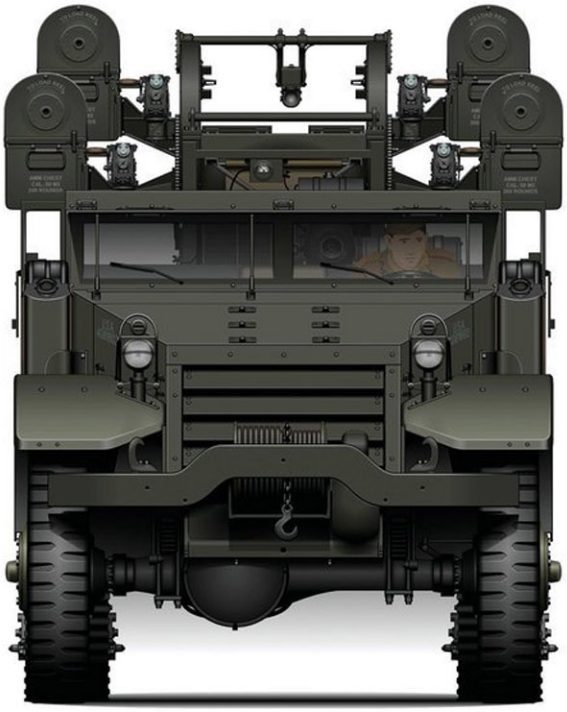
US NARA

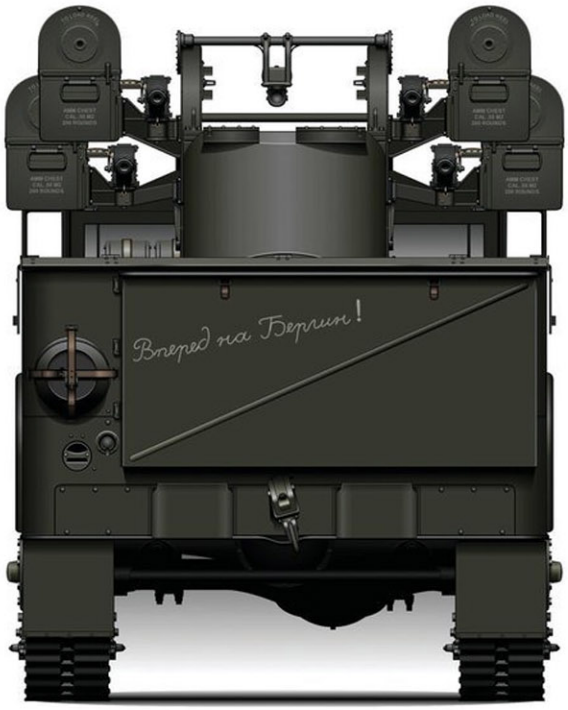
© O. Missing / Batailles & Blindés, 2005



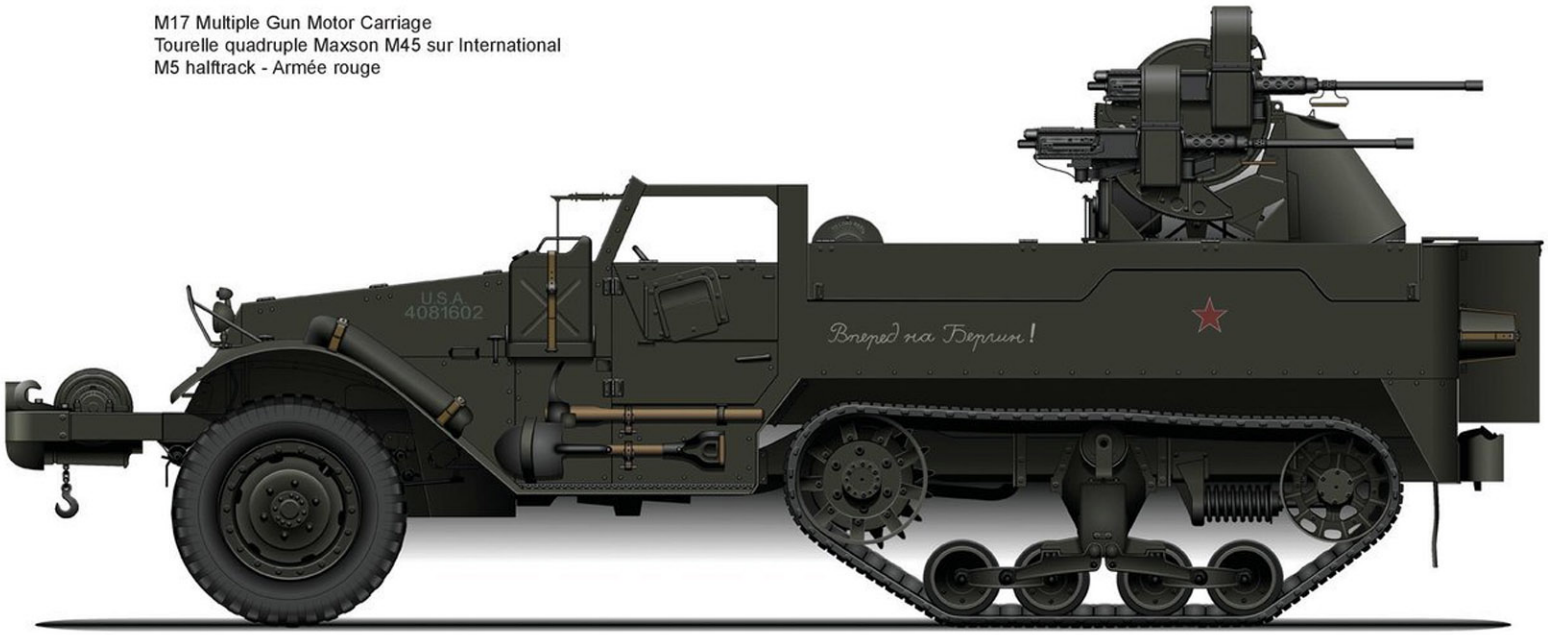


Tourelle Maxson M45 armée de quatre mitrailleuses Browning cal.50 M2 HB.





M17 Multiple Gun Motor Carriage
Tourelle quadruple Maxson M45 sur International M5 halftrack - Armée rouge



Février 1943, Bielgorod. Les blindés soviétiques investissent la ville qu'ils sont en train de libérer... pour peu de temps puisque les Allemands la reprendront vers la mi-mars ! Sur la droite du cliché, un T-34/76 Mod. 1943 dépasse un char léger M3 stoppé. Celui-ci appartient au Groupement Blindé Spécial Shevchenko, du nom de son commandant.

Sovfoto

armée moderne en campagne, est non seulement très longue mais aussi très variée. Largement plus d'un demi-million de ces machines sera fourni à l'URSS pendant la guerre, au point qu'en 1945 les camions obtenus par le *Lend-Lease* en arrivent à représenter un tiers du parc automobile soviétique ! Il est inutile de souligner l'importance et la valeur de cette aide, ces camions étant nettement plus fiables que les productions locales. De plus, l'arrivée en masse de ces véhicules a permis à l'industrie soviétique de se concentrer sur la fabrication massive des blindés et des pièces d'artillerie.

Enfin, atout non négligeable, ces véhicules ont eu une durée de vie très longue après la guerre, leur capacité de transport trouvant sans problème de quoi s'exercer pendant la reconstruction de l'empire soviétique et des pays satellites d'Europe centrale et orientale. De même, ils ont fourni à l'industrie automobile russe des modèles qui furent dans un premier temps simplement copiés avant de servir de bases et de référents technologiques pour des productions nationales. Un ZiS-151 est ainsi très proche d'un Studebaker US-6 ou d'un International M-5-H6.

Mais le volet le plus important et le plus méconnu du Prêt-bail, et qu'il convient de prendre en considération pour évaluer son impact, reste la fourniture de millions de tonnes de produits finis dont la liste exhaustive serait quasiment impossible à dresser. À titre d'exemples, on peut citer les locomotives, les wagons, les rotatives et le papier destinés à imprimer les journaux de guerre des unités, le tabac, les munitions de tous calibres, les chaussures, les uniformes et leurs divers accessoires, y compris des boîtes d'aiguilles accompagnées de fil à repriser, les rations alimentaires (4 464 977 tonnes !), sans oublier les matières premières dont 2 113 409 tonnes de produits pétroliers, 1 147 764 tonnes de produits chimiques et 3 575 084 tonnes d'aciers spéciaux. Tout cela et le reste ont assuré la survie de l'Union Soviétique face à l'attaque allemande à une époque où ses grandes régions de production agricole, industrielles et minières étaient soit aux mains de l'ennemi, soit ravagées par les combats.

Voici un grand classique de la bataille de Berlin d'avril 1945 vue du côté des Soviétiques ! Dans quelques instants ces « orgues de Staline » propulseront leurs roquettes sur les ruines de la capitale allemande. Pour la plupart d'entre elles, les « Katiouchas » étaient montées sur des camions américains aux châssis bien plus résistants que ceux de leurs homologues russes.

Coll. Yannis Kadari

L'IMPACT DU LEND LEASE

« *L'URSS aurait pu libérer toute l'Europe sans l'aide de qui que ce soit...* » – Général Valentin Varrenikov, Héros de l'Union Soviétique *in* « Vaincre à tout prix ». Pendant longtemps, les conflits idéologiques nés de la Guerre Froide ont fait que le rôle joué par la loi Prêt-bail sur le déroulement de la guerre en Union Soviétique a été minimisé, et même occulté par le Kremlin, et monté en épingle par les nations occidentales. Comme souvent, « la vérité est ailleurs » et ne peut se satisfaire de tels pamphlets propagandistes.

Au-delà de la dissimulation des faits, les Soviétiques ont beaucoup critiqué la piètre qualité des chars leur ayant été fournis, notamment ceux venant de Grande-Bretagne. Ils considéraient les Matilda et les Valentine comme étant très inférieurs à leur T-34 ; argument comparatif spécieux, car ces modèles ne « jouaient pas dans la même cour ». Lent pour le premier, peu blindé pour le second, piètrement armés pour les deux, les critiques sont néanmoins fondées. Cependant, il faut prendre en considération que les Anglais n'avaient rien d'autre à offrir aux soldats du *Vojd*. D'ailleurs, les mêmes véhicules se faisaient régulièrement démolir par l'*Afrikakorps* dans le désert libyen. De plus, à propos du

Valentine, il ne faut pas oublier que, si sa production a été poursuivie au Canada jusqu'en 1944, ce fut justement pour satisfaire à une demande appuyée de l'Armée Rouge !

Le M3A1 Stuart, également critiqué, était largement supérieur au T-60 et équivalent au T-70 en blindage et armement, ridiculisant ces deux modèles au niveau de la fiabilité et de l'endurance. Le M3 Lee était aussi peu apprécié des tankistes US que des Russes qui le surnommaient : « La tombe pour sept camarades ». Le M4A2 Sherman avait un armement équivalent à celui du T-34, une mobilité moindre, une protection plus faible mais une fiabilité hors pair qui a permis à certains exemplaires d'être utilisés en URSS jusque dans les années 1980 comme pousseurs de wagons !

Un argument de poids en faveur de l'impact du *Lend-Lease* réside non dans la quantité de blindés fournis, bien que ce ne soit pas négligeable, mais dans la période, critique pour l'URSS, à laquelle cette aide a débuté. En effet, fin 1941, l'armée soviétique, si elle a pu stopper l'avancée allemande sur Moscou grâce, entre autre, au « Général Hiver », est une armée épuisée et dont le potentiel en blindés est extrêmement réduit. Les contre-offensives du début 1942 pourront s'effectuer grâce aux matériels fournis par les Alliés. C'est ce même matériel qui leur permet de « tenir » lors de l'été 42 quand les centres industriels déplacés vers l'Oural ne sont pas encore pleinement productifs et que les troupes allemandes occupent l'usine « Barricades » de Stalingrad.

L'arrivée en nombre conséquent (4 252 exemplaires expédiés) du M4A2 Sherman à partir de 1943 et surtout 1944, un char fiable qui soutient la comparaison avec le *Panzer IV lang*, permet à l'URSS de monter ses grandes opérations offensives. La fiabilité des deux moteurs Diesel GM fait merveille pendant l'été 1944 et conduit les Russes de Kiev à la frontière allemande en quelques mois. Mais encore plus que les blindés, il faut souligner l'importance extrême acquise par les véhicules tactiques délivrés au titre du Prêt-bail. Il n'y aurait pas eu de *Katyusha* à Berlin pour réduire les derniers défenseurs sans les Studebaker et les International qui les transportaient ! Et les combattants russes appréciaient tout autant les stocks de rations reçus : « *... nous mangions avec plaisir le* corned-beef *américain, et sur les lignes de front, on voyait des Studebaker et des Willis... nos munitions et notre équipement étaient fournis en partie par les Américains. Leur aide était substantielle et visible... Mais leur aide a tout de même été précieuse, et il ne faut pas l'oublier* », Daniil Granine, capitaine d'artillerie *in* « Vaincre à tout prix ».

CONCLUSION

Souvent ignoré dans sa globalité, le *Lend-Lease* a eu une influence importante sur le déroulement des opérations sur le Front de l'Est. Plus que les blindés, dont plus de 20 000 ont été expédiés et les avions, dont nous n'avons pas parlé ici, ce sont les véhicules tactiques et les marchandises livrées qui ont eu un rôle non négligeable pendant la Grande Guerre Patriotique.

D'autres pays alliés ont bénéficié de cette procédure, en premier lieu la Grande-Bretagne, mais également la France pour son réarmement. Seule, l'Union Soviétique a tenté de gommer cet aspect gênant (pour l'idéologie alors en place !) de la Seconde Guerre mondiale mais le nombre de véhicules circulant en Europe de l'Est portant les marquages USA à la fin de la guerre était tel qu'il a donné naissance à une croyance populaire, les civils pensant qu'il s'agissait de l'acronyme de « *Ubiyat Sukinsyna Adolfa* » soit, en français, « Tuer ce fils de p… d'Adolf » !

Mai 1945. La Seconde Guerre mondiale vient de s'achever par la victoire des Alliés sur le *III. Reich*. La « Guerre Froide » ne tardera pas à commencer, les amis d'hier devenant les ennemis d'aujourd'hui... En attendant, ce Sherman M4A2(76mm) d'une unité blindée russe, photographié en Autriche, regagne la zone d'occupation soviétique. Nous sommes dans le secteur de Leizen.

US NARA

Les Temps Modernes

Par Hugues Wenkin

Les origines de l'Arme blindée belge remontent à la Première Guerre mondiale. En 1914, bien que l'industrie automobile soit florissante, l'armée royale ne possède que quelques camions Bovy servant principalement à l'alimentation des premiers postes de télégraphie sans fil (TSF). Il n'y a donc pas l'ombre d'un seul véhicule blindé au sein des forces armées de Belgique.

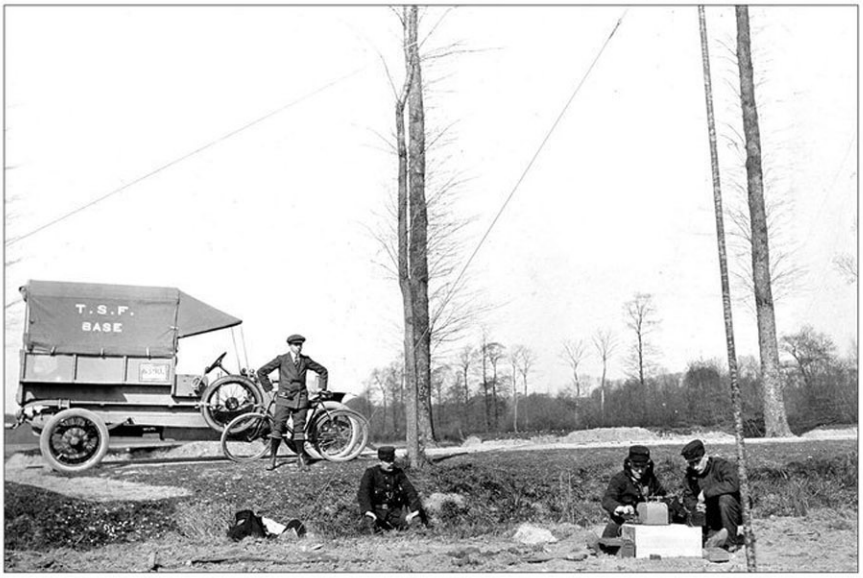
LE TEMPS DES PIONNIERS

Alors que la Grande Guerre vient d'éclater, Charles Henkart décide de rejoindre son régiment en emportant avec lui ses deux automobiles personnelles. C'est à sa propre initiative qu'il fait blinder son Opel et sa Pipe avec de l'acier en provenance de chaudières de bateaux. L'usine Minerva, installée à Anvers, se charge de l'opération. Ces deux engins blindés sont armés l'un et l'autre d'une simple mitrailleuse Lewis. L'Arme blindée belge vient ainsi de voir le jour, à l'initiative d'un simple particulier appelé sous les drapeaux ! Le 6 septembre 1914, Henkart et son équipage trouvent la mort près du bourg de Zammel, après avoir conduit plusieurs reconnaissances pour le compte du Grand Quartier Général. Son compagnon d'armes, le sous-lieutenant Thierry, continue alors l'aventure tout seul. Voici l'un de ses récits, tiré du numéro de septembre 1918 de la revue « La Belgique Héroïque et Vaillante » ; un texte qui illustre à merveille le type de mission que les autos blindées accomplissaient alors. « *Le 6 octobre, notre auto faillit inscrire à son actif un bien bel exploit. Les Allemands avaient placé à Schoonaerde, sur la route de Wetteren, à Termonde, une batterie d'obusiers de campagne qui bombardait nos tranchées de la rive gauche de l'Escaut. L'auto n°7 et des lanciers étaient en observation à trois kilomètres vers Wetteren, au débouché de Wichelen. Entre Schoonaerde et nous, la route n'était barrée que par le hameau de Bohemen, faiblement gardé par l'ennemi. Nous décidâmes de tenter un grand coup ! Tandis que Berlaymont, l'homme qui ne doute de rien, s'en va attaquer Bohemen par la voie du chemin de fer avec trois tirailleurs ; je fonce avec l'automobile dans le hameau à toute allure. Des charrettes sont disposées pour barrer la chaussée. L'auto les culbute. Nous voici à six cents mètres de la batterie ennemie en action. Mon chef mitrailleur, un nommé Heureux, ouvre le feu. Pris en enfilade, les artilleurs s'effondrent sous nos*

Char léger Renault FT-17 du Bataillon de Chars de Combat belge sur son porte-char « Chenard & Walker » auto-traction. Le trèfle peint sur le blindé indique qu'il s'agit de la quatrième section, le carré qui l'entoure indique quant à lui un engin de la deuxième compagnie.

Réf. DZ b 2807
Musée royal de l'Armée

rafales ! Les survivants – bien peu – coupent les traits des chevaux, les enfourchent et se sauvent. La batterie est à nous ! Hélas… non ! L'artillerie belge, qui a repéré une auto blindée dans un endroit où a priori il ne peut y avoir que des Boches, se met à nous tirer dessus. Les obus labourent la route ; le blindage est criblé d'éclats. Ils tirent bien ces Belges, trop bien même ! Nous allons devoir repartir. Une demi-heure est perdue à téléphoner au commandant de l'artillerie pour lui expliquer qu'il est en train de se tromper de cible. Tant pis ! Nous rebroussons chemin et repassons Bohemen. Nous apercevons de nouveau nos canons. Joie ! »



Dans l'intervalle, trente automobiles blindées sont conjointement produites par les ateliers Cockerill et Minerva. Il s'agit de châssis 38 HP. Elles apparaissent au front à la fin du mois d'août 1914, ventilées dans les différents centres de commandement. Particularité de ces engins : pour protéger leur moteur et faciliter leur retraite, ils attaquaient toujours en marche arrière. Hormis ce genre de détails, les données concernant ces machines sont lacunaires. Il semble néanmoins que la commande ait été lancée juste avant-guerre. En effet, on imagine mal les plus hautes instances militaires du pays prendre la décision de faire produire trente automitrailleuses avec une telle promptitude alors que la crise concomitante à la soudaine attaque des Allemands et à la perte des forts de Liège secoue le landernau bruxellois. Selon toute vraisemblance, l'étude et le développement de ces véhicules ne pouvaient qu'être antérieurs à août 1914. L'on peut supposer qu'ils résultaient de la réflexion sur la modernisation de l'armée engagée par le Roi Albert 1er. Par ailleurs, la configuration des deux voitures de Charles Henkart – blindées par Minerva, rappelons-le – ressemblait étrangement à ces engins. On peut donc se demander si l'histoire de ces deux véhicules ne serait pas liée avec celle des trente autos qui furent en partie livrées par la même firme ? Difficile à dire. Par la suite, une livraison d'automitrailleuses à tourelle hémisphérique assemblées par la société SAVA intervient. L'armée belge reçoit également des Lanchester de fabrication anglaise. Sur le front de l'ouest, la seule participation d'envergure des machines du corps de cavalerie a lieu lors des grandes offensives de 1918.

DES BELGES AU PAYS DES SOVIETS

Paradoxalement, l'Arme blindée belge écrit ses premières pages de gloire sur le front oriental, en Russie, alors qu'elle intervient pour soutenir l'armée impériale qui se bat contre les Allemands, les Austro-hongrois et les Turcs. Dans le but de rapidement mener la reconquête du territoire belge, un corps d'autos-canons et mitrailleuses voit le jour en novembre 1914. Le baron Pierre de Caters en serait à l'origine. Avec l'aide du général Clooten, commandant alors la base belge de Calais, il recrute une centaine de volontaires. Mais les espoirs de reconquête rapide étant anéantis par la stagnation du front de l'Yser, le corps nouvellement constitué est mis à la disposition de la Russie. Entre temps, l'effectif en a été porté à 360 hommes. Le major Collon en prend le commandement. Celui-ci s'occupe non seulement d'acquérir les voitures mais aussi de leur « militarisation ». Choisissant des véhicules de marque Mors, il supervise entre autres la réalisation de leur blindage de 7,5mm d'épaisseur par la firme Imphy. *Grosso modo*, deux types de véhicules sont assemblés : les autocanons et les automitrailleuses. L'armement des automitrailleuses est constitué de mitrailleuses françaises Hotchkiss. Modifiées pour tirer la munition belge de 7,5mm – la version française tirant des projectiles Lebel de 8mm, elles sont approvisionnées par un total de 2 500 cartouches. Les autocanons sont équipées du canon français de 37mm modèle 1885. Choisie pour sa portée de 2 500 mètres, cette pièce est alimentée par 200 obus. Une « petite » Hotchkiss complète l'armement des autocanons. Techniquement comparable à un fusil-mitrailleur, cette arme

Autocanon Peugeot du corps des ACM, reconnaissable à son capot moteur incliné. Leur blindage initial doublé de laine de verre ne donnant pas satisfaction, il fut démonté et les véhicules servirent uniquement à l'entraînement des équipages. Les fixations sont encore visibles.

Réf. Est I/1907/4
Musée royal de l'Armée

est appelée « Hotchkissette » par les combattants d'alors. Dans un premier temps, les membres du corps d'autocanons et d'automitrailleuses sont issus de la bourgeoisie et de l'aristocratie belge. Au-delà de la tradition unissant cavalerie et noblesse, d'aucun parmi ces hommes voient en cette unité la possibilité de faire la guerre avec panache et surtout originalité ! Par la suite, des volontaires venus de tous horizons les rejoignent. Certains sont des baroudeurs attirés par l'aventure, d'autres par la solde intéressante ou d'autres encore par la prestance des magnifiques uniformes noirs dessinés par un grand couturier parisien à la demande de Collon ; preuve au passage que l'esthétisation de la guerre et de la chose militaire n'est en rien l'apanage des états totalitaires…

L'embarquement du corps expéditionnaire belge a lieu sur les quais brestois, en septembre 1915. Les navires chargés d'hommes et de matériels arrivent à Arkhangelsk en octobre. Les volontaires rejoignent ensuite Petrograd puis le front de Galicie où ils font face aux Austro-hongrois. En 1916, ils combattent dans le secteur de Tarnopol puis de Boutchatch. À la fin de l'année 1916, un contingent de quatre-vingts hommes arrive en renfort via l'Angleterre et la Scandinavie. La guerre ayant provoqué une inflation galopante des denrées alimentaires débouchant sur un

Autocanon Mors du corps des ACM en Russie équipée du canon de 37mm et de la petite mitrailleuse Hotchkiss surnommée la « Hotckissette ».

Réf. Est I/636-30
Musée royal de l'Armée

Belle vue d'une colonne d'automitrailleuses Lanchester. Cette photo de propagande a été prise peu de temps avant la restitution de ces engins à l'armée britannique. Les véhicules ont une livrée camouflée impeccable et sont eux-mêmes dans un parfait état !

Réf. b1 11/60 11038
Musée royal de l'Armée

Page précédente, du haut vers le bas :

Camion Bovy TSF au début de la Grande Guerre.

Automitrailleuse Minerva. La position du mitrailleur montre qu'il s'agit d'une photo de propagande, cependant la technique de combat est bien représentée. Le véhicule est conçu pour attaquer vers l'arrière : protection des roues, profil du blindage.

Autocanon Mors. Remarquez le fusil pointé sur l'objectif de l'appareil photo dans le sabord !

Réf. b1 1132
Réf. b1 11/66
Réf. Est I/ 1907 /4
Musée royal de l'Armée

début de famine, des émeutes populaires éclatent à Petrograd. Les révoltés sont bientôt rejoints par l'armée du tsar. Le régime tsariste s'effondre le 2 mars 1917. En juillet, l'offensive Kerenski tourne au désastre notamment suite aux défections au sein de l'armée russe. En raison de cette débâcle et des turbulences politiques de la Révolution d'Octobre, il est décidé de mettre un terme à l'action du corps expéditionnaire belge. L'unité dont le commandement est alors assuré par le major Semet est rappelée en Belgique. Comme il s'avère impossible de transporter les véhicules, ils sont sabordés plutôt que d'être livrés aux révolutionnaires. Une première tentative de rapatriement des hommes passant par la Chine est planifiée. Mais des complications diplomatiques provoquent un changement d'itinéraire. Le corps rentre de nouveau en Russie pour la quitter via le port de Vladivostok, en avril 1918, après d'innombrables vicissitudes diplomatiques.

En juillet 1918, un correspondant de guerre de la revue « Le pays de France » ayant accompagné les Belges rédigea ses souvenirs dans un article intitulé « Les Autocanons Belges quittent la Russie » : « *À Vologda, il fallut virer vers l'est, l'avance allemande sur Petrograd menaçant de nous couper. Le corps risquait ainsi d'être fait prisonnier ; lui qui n'avait laissé aux Boches que des mots, ne voulut pas leur donner l'espoir de faire un seul prisonnier. On traversa toute la Sibérie avec une lenteur désespérante ; deux mois en chemin de fer. Là encore, des ennuis, qui faillirent devenir tragiques, ne cessèrent d'inquiéter les autocanons. On nous accusait de traîtrise, d'être partisans de Semianof qui, de l'autre côté de la frontière russo-chinoise, organisait un centre de résistance anti-bolchevik. Il fallut user de diplomatie, de ruse, de menaces même, donner des signatures affirmant des paroles d'honneur pour s'échapper de cette Russie ingrate et tourmentée. Nous pûmes ainsi sauver nos armes. Les ennemis se disputèrent les quelques autos blindées que nous étions parvenus à sauver, mais nous ne voulûmes pas voir nos voitures qui avaient combattu les Boches, les Autrichiens et les Turcs servir à l'entre-déchirement de nos pauvres alliés et nous les fîmes sauter ; ainsi finirent en amas de ferraille des voitures qui portaient sur leurs flancs les noms de batailles fameuses.* »

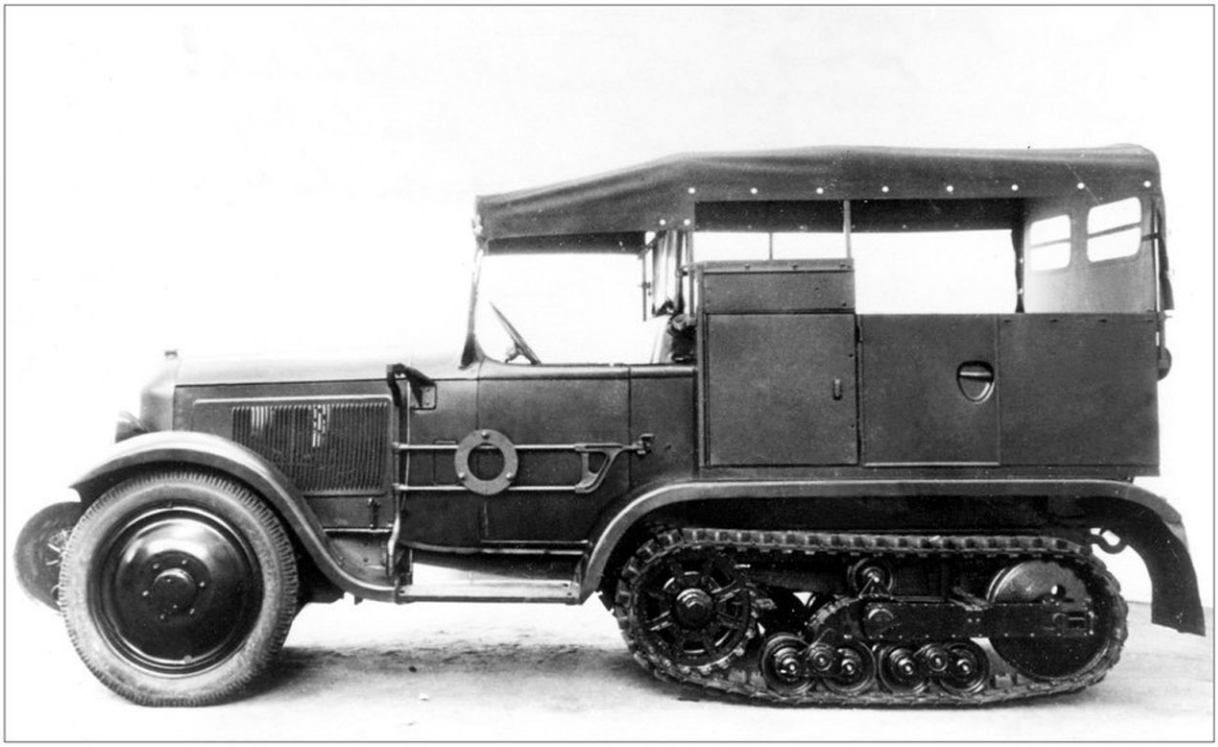
Finalement, après moult tribulations, les volontaires belges finissent par rejoindre l'Amérique qu'ils traversent triomphalement d'ouest en est. Arrivé en juin 1918, à Bordeaux, le corps est « victime » de son intervention outre-mer. Après avoir mené des actions d'avant-garde, il est dissout le 15 juillet 1918. Ses membres sont dispersés dans diverses affectations. Pour l'anecdote, au cours de leur périple, ces combattants, qui avaient passé la ligne de changement de date, réclamèrent un jour de solde supplémentaire. Jour qu'ils n'obtinrent qu'après de longues et laborieuses tractations…

Automitrailleuse Lanchester. Les casques de l'équipage sont entoilés afin d'éviter les reflets brillant. On notera que le pneu avant-droit est clouté.

Réf. b1 11/60 11039
Musée royal de l'Armée

L'APRÈS-GUERRE (1919-1930)

Dans l'immédiat après-guerre, chaque régiment de cavalerie est doté d'une escadrille – appellation héritée de l'aviation – de trois

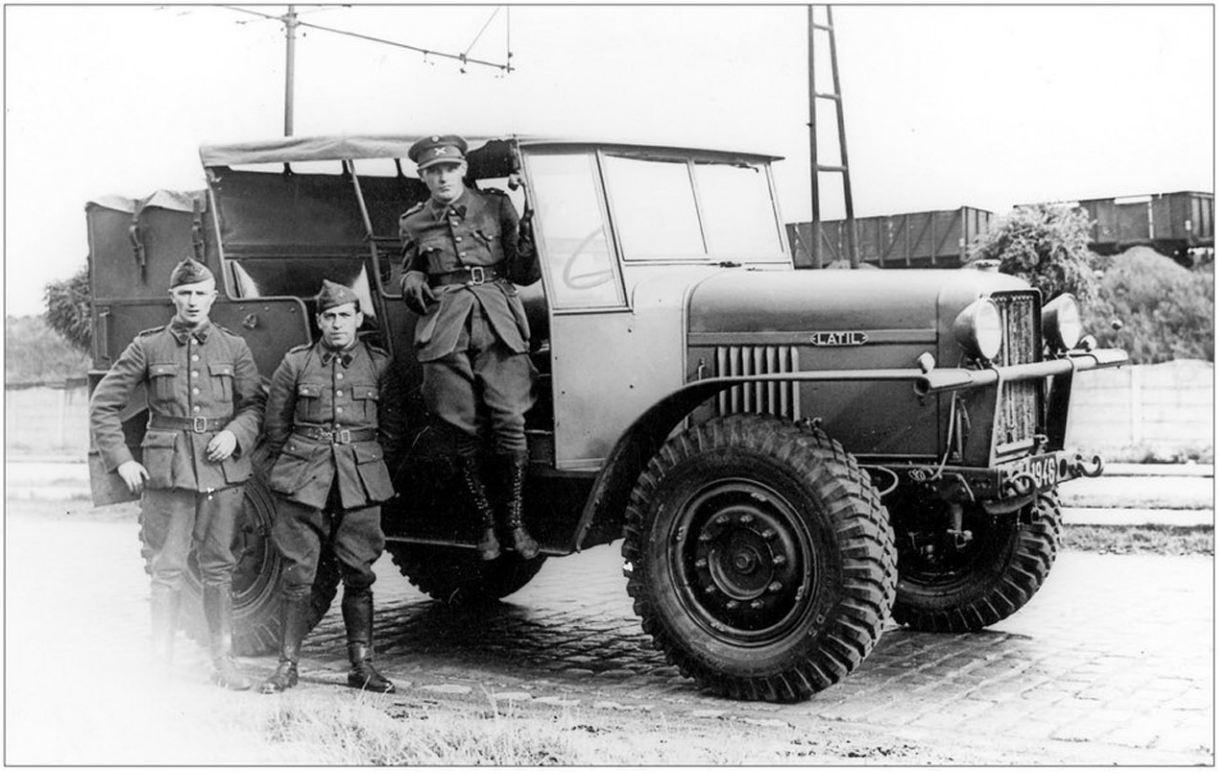


Voiture d'état-major Citroën P19, acquise en très petit nombre en 1936. Les archives laissent à penser que seuls 2 ou 3 exemplaires de ces machines auraient été achetés.

Réf. DF b 1057
Musée royal de l'Armée

autos blindées. Les véhicules disponibles sont envoyés dans la Ruhr afin d'y renforcer les troupes d'occupation belges. Sur place, ces dernières sont chargées du maintien de l'ordre et se présentent sous la forme d'un groupement blindé de l'armée d'occupation commandé par le lieutenant Thanghe. La dissolution de ce groupe intervient le 1er juillet 1921. Une partie des véhicules est versée à la gendarmerie, l'autre à la division de cavalerie, leur corps d'origine. Les autos blindées y restent groupées sous la forme d'un corps indépendant.

Parallèlement, à la fin de la Première Guerre mondiale, la France dispose d'un surplus de 3 000 Renault FT-17. La Belgique, qui envisage la création d'un régiment de chars de combat, en acquiert 49 exemplaires : vingt-six chars canon, dont un au moins était équipé de la tourelle rivetée, vingt-deux chars mitrailleuse et un char TSF. En 1923, un bataillon de chars de combat est formé. Il est composé de trois compagnies de huit chars. Le reste des véhicules disponibles est attribué à un bataillon-école de réserve. En 1931, il n'y a plus que quatorze FT-17 en service dans l'armée belge. Fin 1934, les évolutions politiques intervenues aux frontières belges, notamment l'arrivée au pouvoir en Allemagne du chancelier Hitler, provoquent un changement d'attitude de la part de l'état-major général, largement encouragé en cela par le ministre socialiste Henri de Man. Désormais, la Belgique se doit d'afficher sa volonté de neutralité par rapport à ses puissants voisins. Les chars de combat étant des armes offensives, ils n'ont plus leur place au



Tracteur Latil M2 TL6 acquis pour l'artillerie à cheval et la Défense Terrestre Contre Aviation.

Réf. DF b 1081
Musée royal de l'Armée

Ci-contre et page 26 en haut :

T13 type III. La tourelle semi ouverte n'offrait qu'un protection des plus relatives aux servants. Les trois piques dans les cercles blancs indiquent qu'il s'agit du premier régiment des Guides.

Réf. DF b 1072
Musée royal de l'Armée

sein de l'armée belge aux yeux des politiques. Le régiment des chars de combat est officiellement dissout le 27 février 1935. Les machines sont remisées dans des dépôts. En 1936, suite aux grèves dans le Borinage (région de Mons), la gendarmerie exprime le besoin de disposer de chars. Comme il n'y a pas de crédits disponibles pour faire l'acquisition de nouvelles machines, elle hérite tout logiquement des FT-17 qui, pour la plupart, sont à bout de souffle. Elle les conservera jusqu'en décembre 1938. Par la suite, les derniers engins, à nouveau relégués dans des dépôts, serviront à mettre en place des éléments Cointet sur les lignes de défense de l'armée en 1940. Malheureusement pour cette dernière, suite à ces différents événements, l'expérience acquise dans ces bataillons de chars de combat sera perdue comme elle le fut déjà lors de la dissolution du corps expéditionnaire revenu de Russie en 1918.

Le canon de 47mm FRC avait le défaut d'être lourd ce qui rendait longue et pénible sa mise en batterie.
Très tôt des solutions portées on été étudiées. La chenillette Garden-Loyd *Mk. IV* a été acquise en six exemplaires à cet effet. Utilisée jusqu'en 1938, elles ont été retirées du service actif à cause de le manque de mobilité en tout terrain. Il n'en demeure pas moins que cette idée est à l'origine des T13.

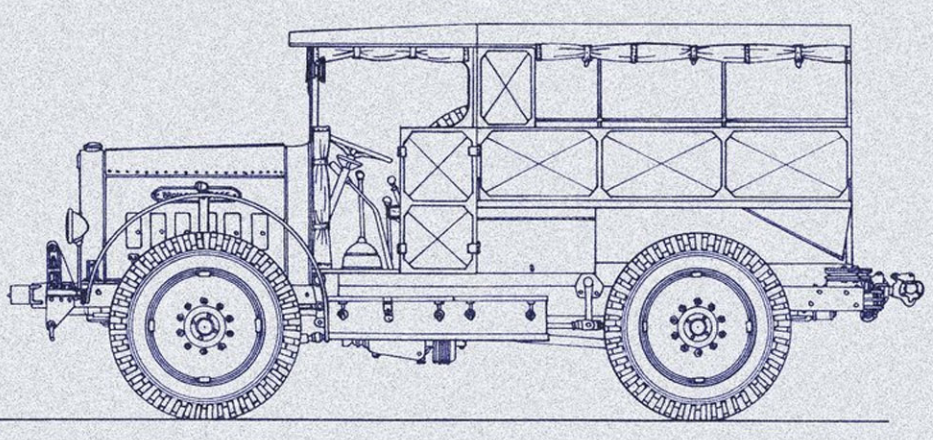
Réf. DF b 1077
Musée royal de l'Armée

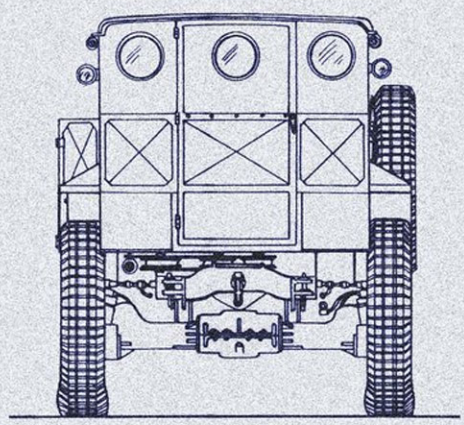
PREMIERS ESSAIS DE MOTORISATION (1930-1935)

En 1925, Bruxelles étudie la possibilité de motoriser partiellement ses troupes. À cet effet, des semi-chenillés Citroën-Kégresse français sont testés puis achetés pour tracter l'artillerie lourde. Cependant, en 1929, rien n'a encore été fait pour la cavalerie qui paradoxalement demeure le parent pauvre de la motorisation belge. Les automitrailleuses Minerva de 1914 étant plus que vétustes, il devient urgent de les remplacer. La cavalerie s'équipe alors de Berliet VDUB. Mais dès 1932, ces véhicules passent à la gendarmerie car ils ne sont guère appropriés aux missions dévolues à la cavalerie. De fait, ce ne sont pas de véritables automitrailleuses ; privés de tourelle, ces engins ne jouissent que de sabords au travers desquels l'équipage de quatre hommes peut ouvrir le feu. Le 2e régiment de lancier intègre les hommes du corps de cavalerie.

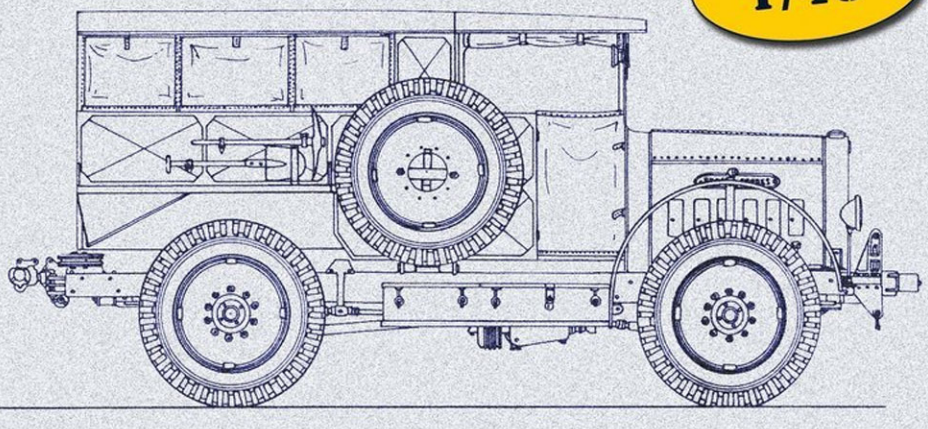
Des tracteurs d'artillerie de différents types sont également acquis, notamment des semi-chenillés Kégresse-Histin en versions tracteur et caisson. Ils tirent des remorques de TSF, bureau de tir ou encore des colombiers militaires. Pour les pièces de l'artillerie lourde, telles que les canons Cockerill de 155mm modèle 1924, l'armée choisit des tracteurs Brossel à transmission intégrale et à quatre roues directrices. Soixante-quatorze exemplaires de ces machines seront livrés avant le mois de mai 1940. L'artillerie du corps de cavalerie ainsi que la Défense Terrestre Contre Aviation reçoivent quant à elles des tracteurs M2 TL6. Pour motoriser l'état-major, des semi-chenillés Citroën sont achetés en deux ou trois exemplaires en 1936.

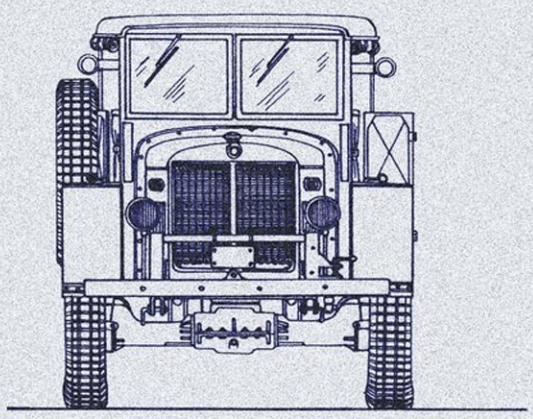
De fait, l'élaboration de la défense de l'intégrité territoriale belge est influencée par l'opinion de l'électorat francophone. Ce dernier voyant d'un très mauvais oeil l'abandon du territoire industriel wallon, la défense du pays s'articule sur plusieurs lignes d'arrêt dont la première est formée par la Meuse et le canal Albert. Liège et Namur sont transformées en places fortes, les deux cités étant ceinturées de forts et d'ouvrages. Quant à la zone

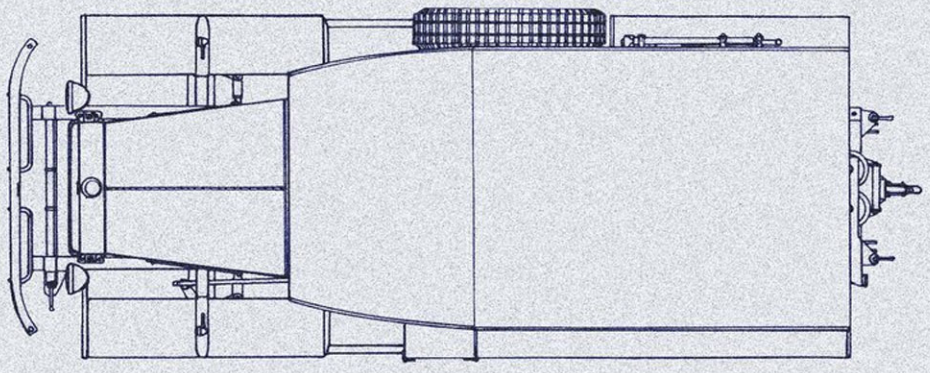




1/48





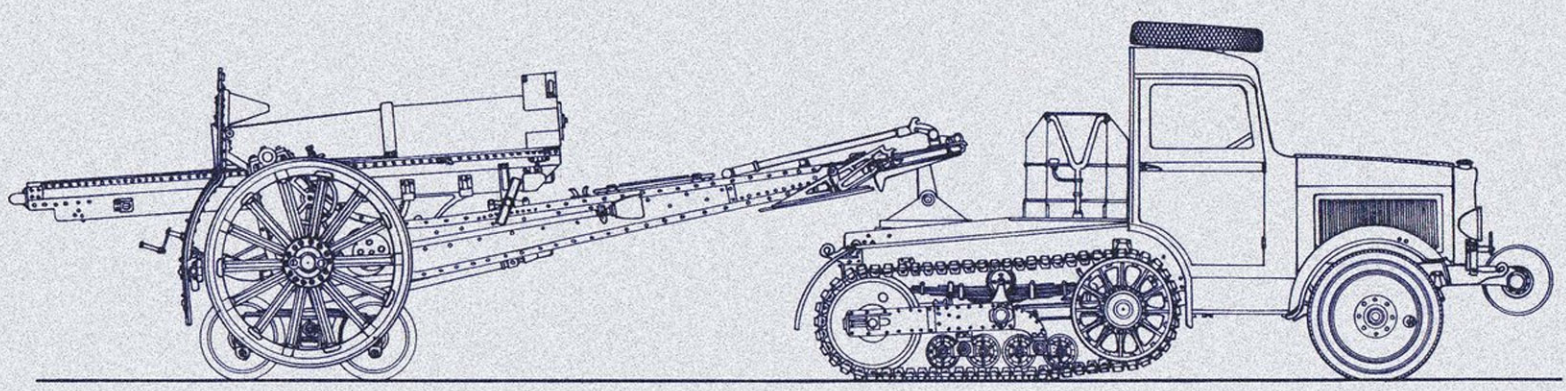


BROSSEL TAL 4x4

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005

CITROËN P16
SCHNEIDER C17 155mm

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005



comprise entre la frontière belgo-luxembourgeoise et la Meuse, il est prévu qu'elle soit tenue par des régiments de cyclistes au nord et par des Chasseurs Ardennais au sud. Pour permettre à ces unités de mener à bien leurs missions de couverture et de retardement, leur motorisation s'avère indispensable.

LA MOTORISATION EN MARCHE (1935-1939)

L'époque moderne sonne le glas de la cavalerie à cheval. Pour les cavaliers belges, le douloureux sacrifice sentimental de l'abandon du cheval s'opère à partir de juillet 1935. Influencée par ses voisins français et allemands, la cavalerie se tourne d'abord vers les motos pour équiper ses unités de reconnaissance.

À l'instar de ce qui se déroule en France, des groupements « pétrole-picotin » sont constitués. Ils n'étaient pas dénommés comme cela mais le principe était le même. Une commande de tracteurs Vickers utility de 2 tonnes est lancée afin d'équiper la cavalerie d'un matériel de traction pour le canon de 47mm de la Fonderie Royale des Canons (FRC). À l'époque, cette excellente pièce est capable de percer tous les blindages existants, même celui du *Panzer IV* qui est alors le char le plus lourd en dotation au sein de la *Wehrmacht*. Le terme « *utility* » (utilitaire) provient du fait que ce petit tracteur était à l'origine prévu pour la marché civil. La commande passée en 1935 comprend deux versions de ce véhicule. La version A, aussi appelée « version cavalerie », embarque un équipage de trois hommes tandis que la B, vouée à l'infanterie, ne prévoit qu'un homme d'équipage. Au total l'armée belge reçoit trois cents de ces tracteurs : 88 en version cavalerie (type A), 177 en version infanterie (type B) et 35 exemplaires non blindés. Avec sa vitesse de 25 à 30km/h, le petit Vickers est particulièrement adapté à sa mission lorsque les cavaliers sont encore à cheval, néanmoins la motorisation des troupes rend cette célérité insuffisante. Un nouveau tracteur sur roue est commandé. La firme FN propose un tracteur non blindé – ressemblant un peu à une *Kübelwagen* – mais l'armée préfère s'approvisionner chez Marmon-Herrington et y acheter un autre type de tracteur blindé.

Pour le transport des matériels lourds, l'usage de véhicules chenillés plus conséquents s'impose. Le premier engin à attirer l'attention de l'état-major royal est la chenillette Garden-Loyd *Mk. IV* dont six exemplaires sont acquis à titre de prototypes. Groupés sous la forme d'une « batterie d'infanterie d'expérience », on les transforme en automoteurs pour le canon de 47mm, le célèbre « Quatre Sept ». Ils sont effectivement utilisés jusqu'en 1938 par les Chasseurs Ardennais avant d'être déclassés au profit du T13, du fait de leur manque de mobilité en tout terrain.

Le T13 est à l'origine une chenillette Vickers Carden Loyd (*light dragoon*) achetée pour la traction des canons Bofors de 75mm de l'artillerie de support des Chasseurs Ardennais. Ils ont été abandonnés au profit de véhicules à roues plus adaptés à cette mission. La première commande de tracteurs chenillés se limite à 21 pièces. Comme la mise en batterie du canon de « Quatre Sept » est relativement longue, il apparaît bien vite qu'une version automotrice serait d'une grande utilité aux chasseurs. L'idée de monter ces canons sur les tracteurs chenillés germe progressivement. Une deuxième commande de tracteurs se mue ainsi en

Pour l'artillerie lourde telle que les canons Cockerill de 155mm Mod. 1924, l'armée choisit des tracteurs Brossel 4x4 à quatre roues directrices dont 74 exemplaires furent livrés avant le mois de mai 1940.

Réf. DF b 1068
Musée royal de l'Armée

T13 type III d'un régiment de Guides stationné dans un bourg du pays. On notera la cocarde belge de petite taille sur le flanc de l'engin ainsi que la plaque portant les indications techniques, dont les numéros de châssis, apposée sur le glacis avant de la machine.

Réf. DF b 1071
Musée royal de l'Armée

une commande de 35 automoteurs. Les châssis suivants sortent d'usine, équipés d'un blindage et d'un canon de 47 mm monté par les soins de la FRC. Soucieux des réactions allemandes, les politiciens ne veulent pas que l'armée se dote de matériels offensifs ; les tourelles sont donc semi-ouvertes et ne peuvent tirer que vers l'arrière suivant un arc de 120°. Le T13 type I vient de naître. Par la suite 20 des 21 tracteurs initiaux pourvus d'une carrosserie en acier doux seront également transformés de la même manière. Ceux-ci sont connus sous le vocable de T13 type II. Ils se différencient par un crochet d'attelage différent, nul ne pouvant renier ses origines ! Entre temps, la firme Vickers propose son tracteur Carden Loyd *Mk. IIc*, machine qui pourrait être construite sous licence par les Ateliers de construction de Famillereux. La *Mk. IIc* jouit d'une amélioration par rapport au premier modèle : elle est rendue plus stable par l'adjonction d'une poulie de renvoi indépendante. Les tensions internationales et les besoins grandissants d'une armée en pleine mutation incitent le gouvernement à acheter un plus grand nombre d'automoteurs. On équipe le nouveau châssis de la même manière que les précédents. La tourelle est toujours semi-ouverte, mais, dorénavant, elle peut pivoter sur 360°, ce qui représente une grande amélioration. Le nouvel engin prend logiquement la dénomination de T13 type III. Les livraisons débutent en 1938. Au total, 358 T13 type III sont commandés. Au 10 mai 1940, l'inventaire des engins s'établit comme suit : 56 types I et II, et 255 types III (certaines sources annoncent cinq exemplaires construits après le début de l'offensive allemande). La dotation n'est donc que partielle au moment de l'attaque.

Pour être complet, il faut également parler des AGC 1. Le but initial de cette commande est de doter les six régiments de cavalerie d'un escadron de douze autos blindées à chenilles pour assurer les reconnaissances. Une commande de vingt-cinq chars Renault YR a d'abord été passée, la Belgique achetant séparément des tourelles APX-2 armées du canon de 47mm français modèle 1935. Le char YR présentant de gros défauts, Renault en arrête la fabrication. L'armée belge se retrouve alors sans char mais avec des tourelles ! L'AGC 1 proposé en remplacement du YR par Renault est commandé le 3 juin 1937. Les Chasseurs Ardennais reçoivent le premier exemplaire et le testent lors de manœuvres d'août 1937 dans la Salm. Préférant les T13, ils n'en veulent à aucun prix. Qui plus est, l'AGC 1 est considéré par les politiciens comme une arme offensive et n'est donc pas en odeur de sainteté dans l'administration du pays. La première partie de la commande de douze exemplaires est tout de même réceptionnée. L'armée belge encombrée par ces chars, qu'elle ne peut pas utiliser ouvertement, les confie à l'usine Carels de Gand afin de procéder au montage des tourelles APX-2. Les tourelles restantes sont placées sur des fortins dans la région de Liège. Celles-ci doivent au préalable être modifiées pour être équipées de mitrailleuses Hotchkiss de 13,2mm. Cette opération nécessite le déplacement du diascope de la gauche vers l'arrière de la

T15 du premier régiment des Guides ; l'insigne est à peine visible au dessus de la cocarde belge. Cette machine est la version belge du Vickers *Light Tank Mod 1934*. Il est équipé d'un canon de 20mm ou d'une mitrailleuse de 13,2mm.

Réf. DF b 1080
Musée royal de l'Armée

tourelle. L'affaire en reste là et les chars sont « oubliés ». Stockés en plein air, les blindés se détériorent petit à petit. Ils demeurent dans la cour de l'usine jusqu'à la mobilisation de septembre 1939, date à laquelle le manque de T13 leur donne l'occasion de sortir de l'ombre. Mais du fait des outrages du temps, seulement huit engins pourront être remis en état de marche.

En même temps que les AGC 1, l'armée commande quarante-deux T15. Ce char est en fait un Vickers Light tank *model* 1934. La volonté étatique étant de s'équiper d'automitrailleuses et d'autocanons, l'armement des T15 consiste soit en une mitrailleuse de 13,2mm, soit en un canon de 20mm. Capables d'une vitesse sur route de 55km/h, les T15 équipent les escadrons de reconnaissance des régiments de cavalerie à raison de huit exemplaires par régiment. Il y en eut également trois exemplaires au sein de la 10e compagnie de chacun des trois régiments de la 1e division de Chasseurs Ardennais fournis en échange de T13 cédés à d'autres formations.

Outre les véhicules blindés, de nombreuses motos sont aussi acquises. Le cahier des charges pour les side-cars est des plus stricts. Ils doivent pouvoir : transporter trois hommes et leur armement, grimper une rampe de 30 à 40%, passer un gué de 40cm, franchir un fossé bordant une route, avoir des capacités tout terrain dans le sable et la boue et, enfin, pouvoir atteindre une vitesse de 80km/h sur route. Entre 1937 et 1940, l'armée belge fera l'acquisition de plus de 1 000 side-cars de trois marques différentes : FN, Saroléa et Gillet.

UNE ÉQUATION COMPLEXE

L'armée belge débute la Première Guerre mondiale comme ses voisines, c'est-à-dire avec une Arme blindée inexistante. Comme en Grande-Bretagne ou en France, des précurseurs, des visionnaires permettent de former un noyau d'hommes compétents et expérimentés. De malheureuses décisions ne permettent pas de faire fructifier ces compétences, et ce à deux reprises : en 1918, avec le retour du corps expéditionnaire de Russie, puis en 1935, avec la dissolution du bataillon de chars de combat équipé de FT-17.

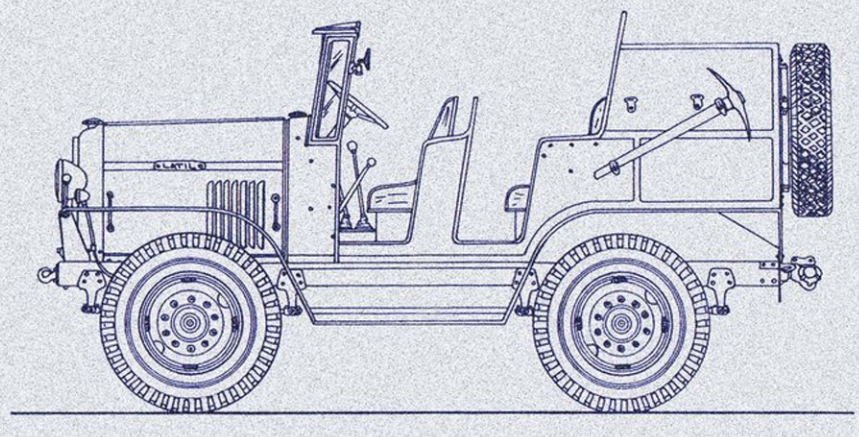
La stratégie appliquée avant la Seconde Guerre mondiale résulte quant à elle d'une équation complexe et aux multiples facteurs ; voici les quatre principaux :

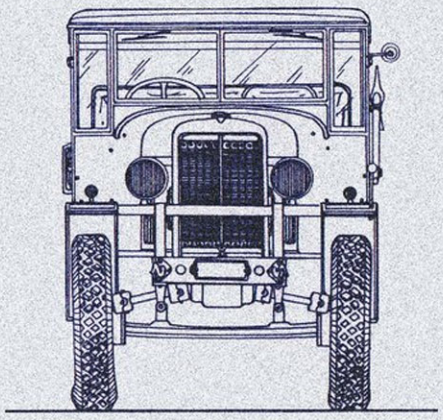
- La Belgique de 1940 est un petit pays situé au carrefour de l'Europe, entre trois grands voisins qui se préparaient à en découdre. Il était clair qu'il allait être très difficile pour elle d'éviter d'être entraînée dans la tourmente. Il fallait donc se préparer à la guerre dans un camp. L'entente historique depuis 1914, les valeurs démocratiques de la France et de l'Angleterre dictaient le choix de ce camp. Mais le but premier en matière de défense était justement d'éviter la guerre à tout prix, d'afficher une neutralité et une impartialité par rapport aux deux camps. Les politiciens belges voulaient par-dessus tout afficher leur neutralité jusque dans leurs choix en matière de matériel. En outre, les écrits des grands théoriciens de l'Arme Blindée Cavalerie, tels *Sir* Basil Liddell Hart, Karl Heinz Guderian ou encore Charles de Gaulle, n'ont eu que peu d'échos en Belgique. Ces théories étaient basées sur l'offensive coordonnée.
- La coexistence pacifique de trois communautés linguistiques en Belgique est à l'origine d'une tradition politique basée sur le compromis. Il fallait défendre les plaines de Flandres mais aussi Namur et Liège. C'est donc tout naturellement que la Meuse fut choisie comme première ligne de défense continue. Les Ardennes devaient servir de tampon, de glacis défensif, pour laisser le temps à l'armée de passer du pied de paix renforcée au pied de guerre. Cette décision est à l'origine d'une belle initiative : la création des Chasseurs Ardennais. Troupe d'élite par excellence, bien armée, bien équipée et bien entraînée, elle devait ralentir l'ennemi dans les Ardennes en créant des bouchons à l'aide de destructions avant rejoindre la première ligne derrière la Meuse. La conception du T 13 répondait parfaitement à ces besoins. Paradoxalement, la décision de ne pas défendre les Ardennes, centre de gravité de la poussée allemande de 1940, allait se révéler la pire erreur stratégique prise par le Grand Quartier Général belge.
- La taille du pays impliquait de petits moyens financiers en matière de défense. L'absence d'industries nationales spécialisées nécessitait que les chars dussent être achetés à l'extérieur ou construits sous licence. Il n'était donc pas envisageable de créer de grandes formations blindées coûteuses.
- Le rayonnement de la France, nation victorieuse de 1918, influençait les choix belges : les blindés seraient utilisés en petits paquets. Une grosse partie du budget disponible sera investi inutilement dans la construction et le renforcement des trois places fortifiées (Anvers, Namur et Liège) au détriment des matériels blindés et mécanisés.

En 1940, l'Arme blindée belge était prête à accomplir la mission qui lui avait été donnée par ses concepteurs. Le matériel était présent et de bonne qualité. Une véritable coordination des moyens et des choix plus fermes dictés par la situation politique internationale auraient pu faire de ces hommes valeureux, animés du bel esprit cavalier, un formidable outil de défense mieux adapté aux circonstances.

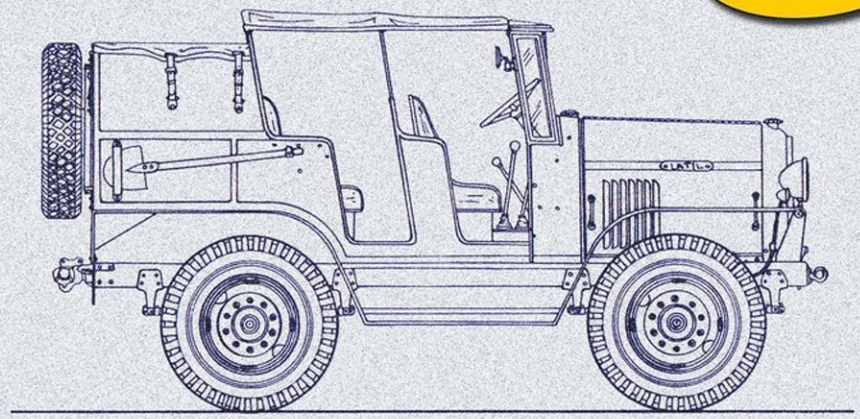
T13 type I du premier régiment des Guides : les corollaires de la politique de neutralité de la Belgique impliquait que les automoteurs du premier type ne puissent tirer que vers l'arrière.

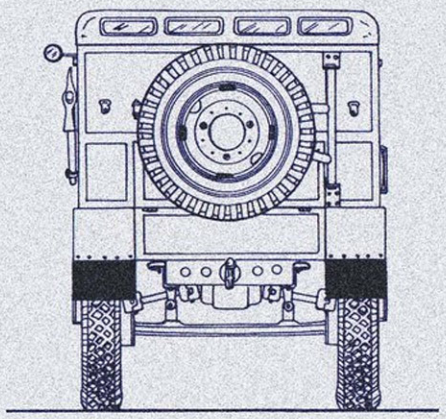
Réf. DF b 1079
Musée royal de l'Armée

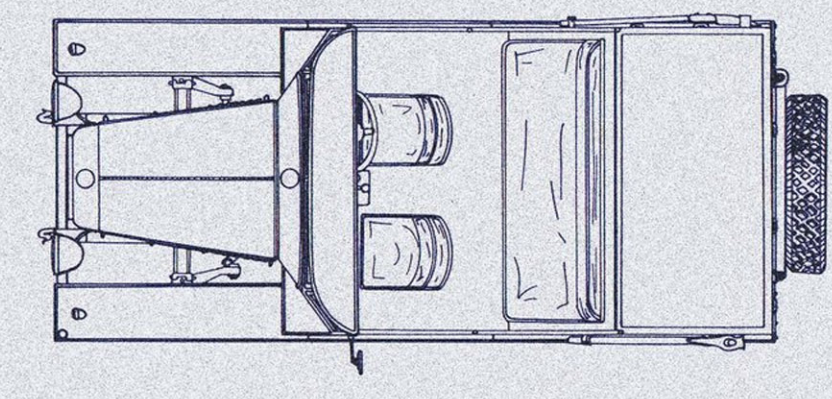




1/48





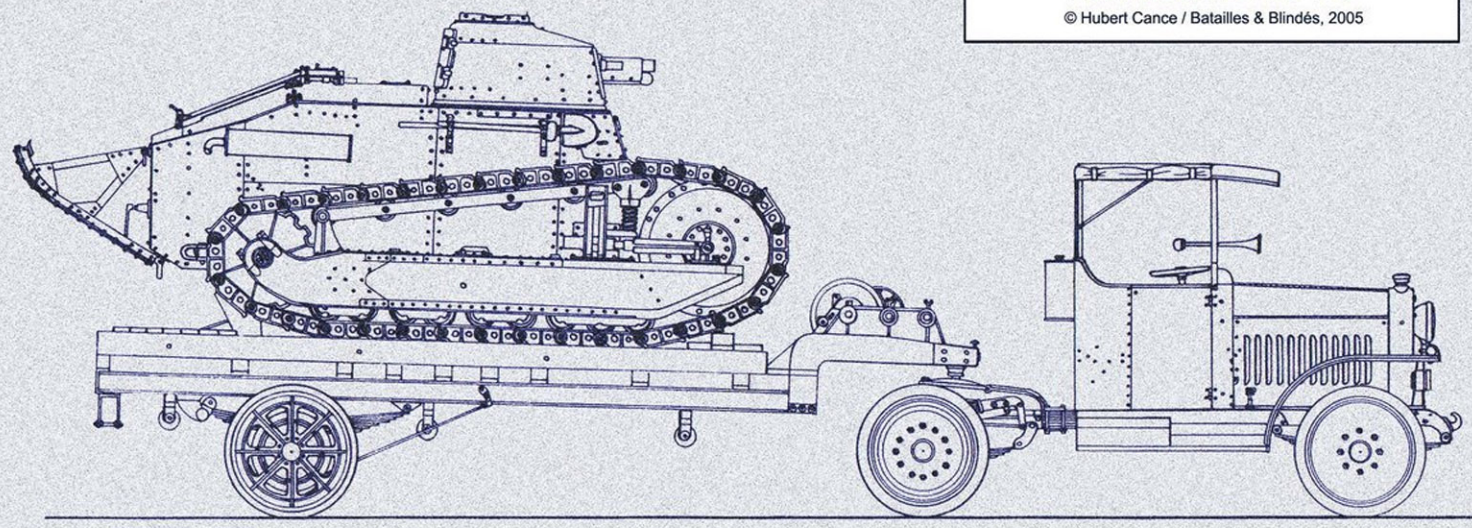


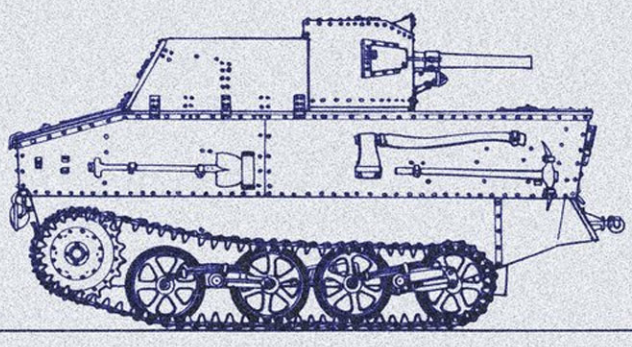
LATIL M2TL6

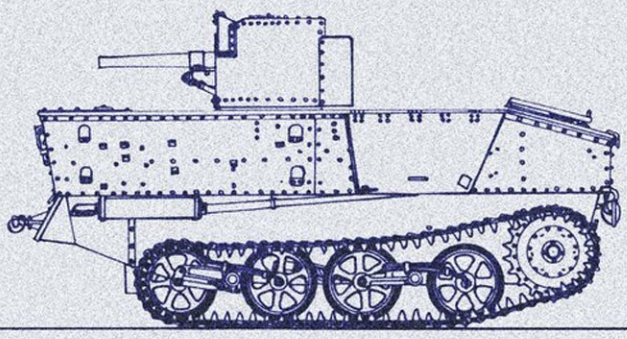
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005

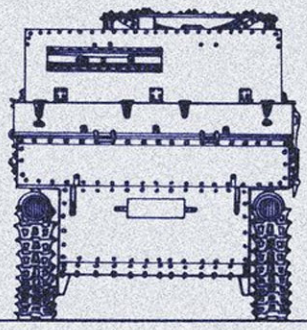
CHENARD & WALKER RENAULT FT-17

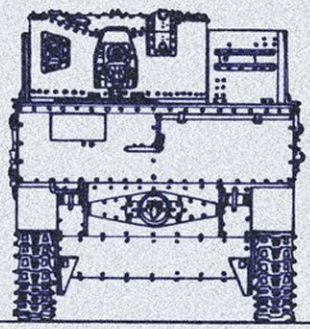
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005

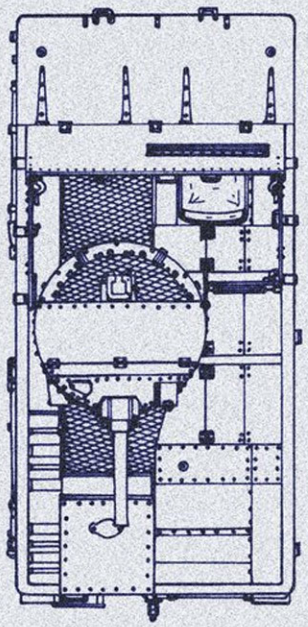






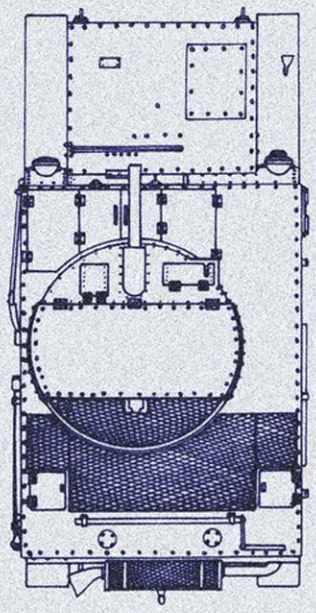






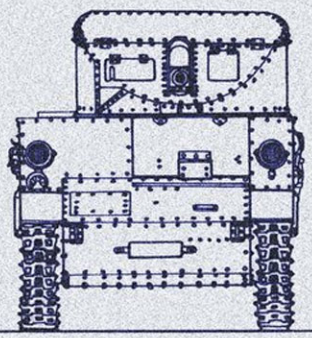
T-13 TYPE II

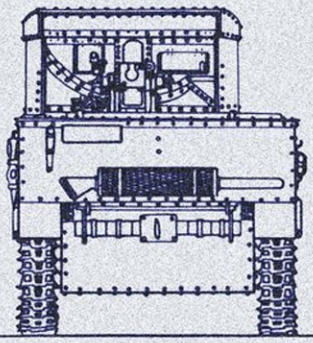
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005



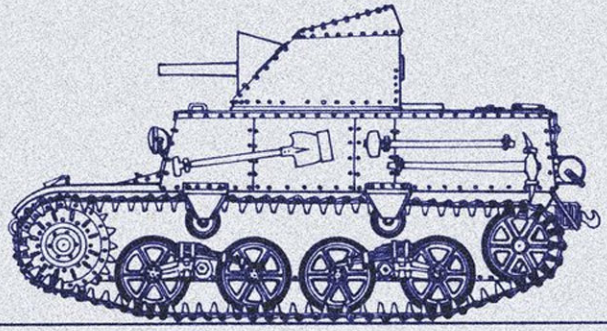
T-13 TYPE III

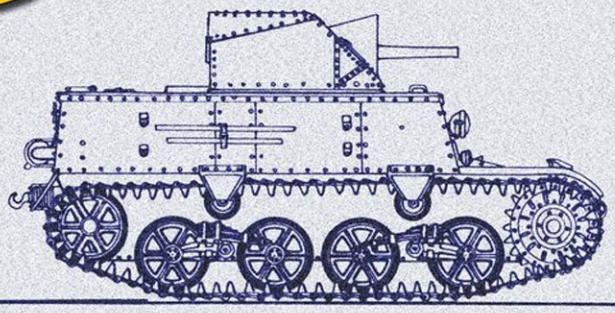
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005



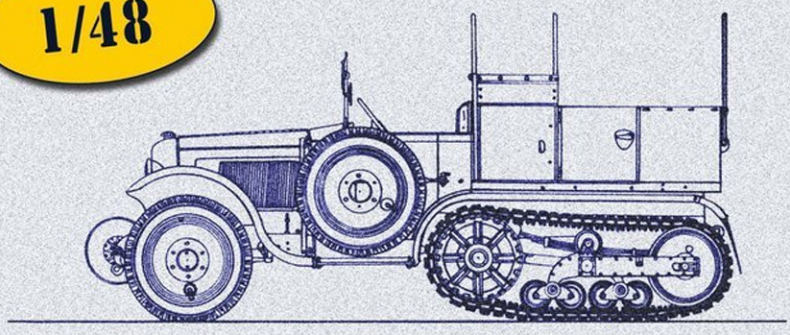


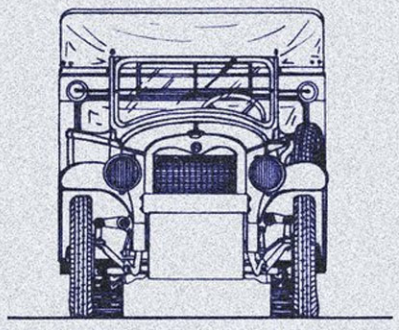
1/48

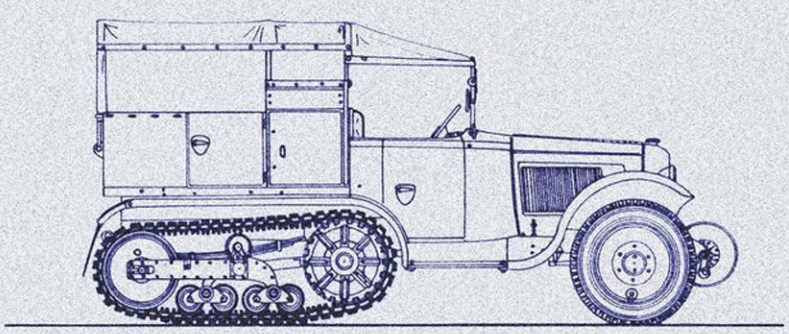


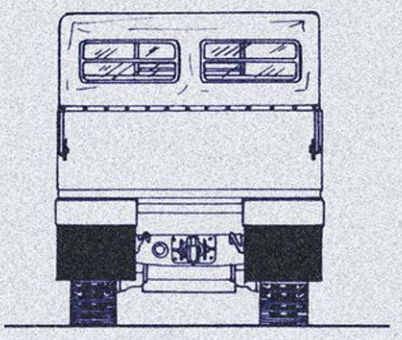


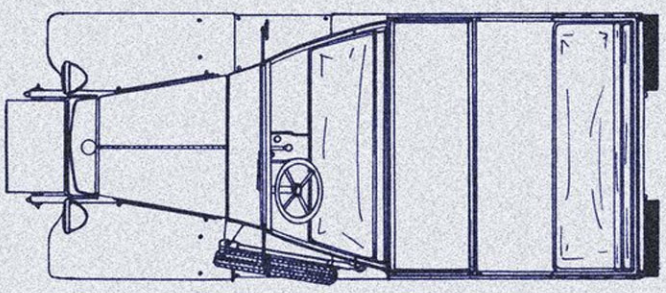
1/48





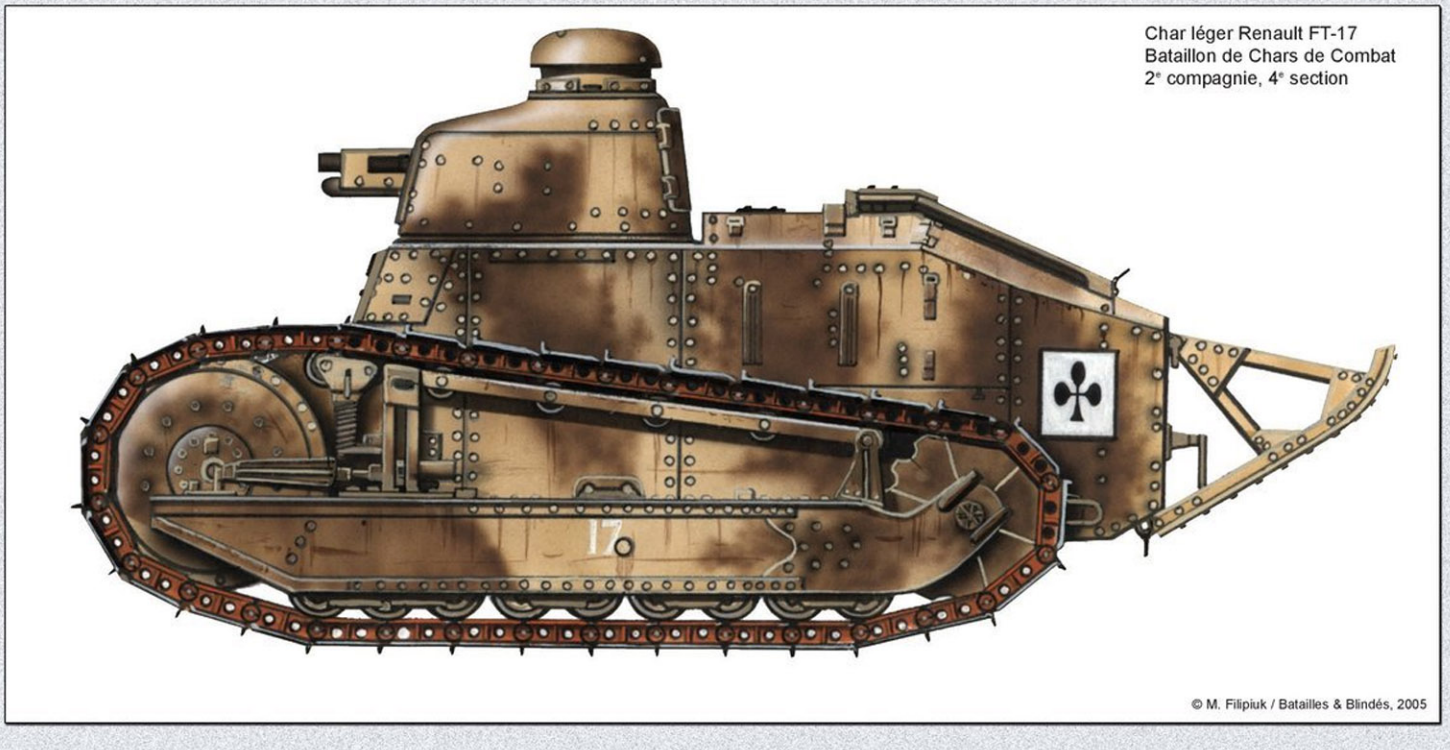


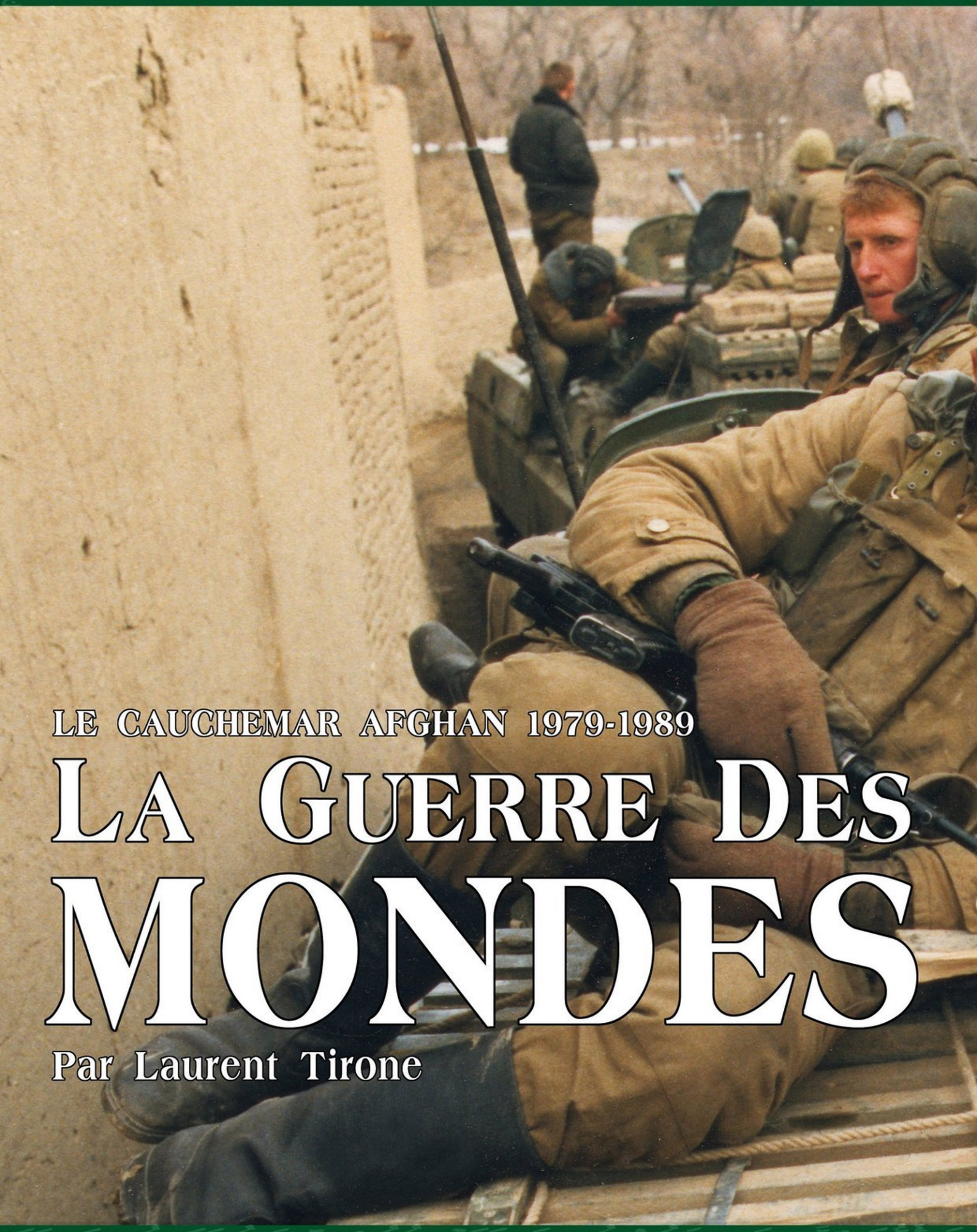




CITROËN P17

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005





LE CAUCHEMAR AFGHAN 1979-1989

LA GUERRE DES MONDES

Par Laurent Tirone

« La Guerre des Mondes »… Voici un titre d'article qui pourrait paraître incongru pour désigner un conflit régional mais qui, en réalité, symbolise parfaitement la lutte armée de deux cultures non pas opposées mais tellement différentes qu'elles sembleraient être issues de deux planètes distinctes ! D'un coté, l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et son énorme appareil militaire moderne, hantise permanente des généraux de l'Otan, de l'autre, des tribus afghanes indisciplinées, désunies et majoritairement armées de pétoires antédiluviennes dignes d'être exposées dans des musées. Une guerre qui semble perdue d'avance pour les Moudjahidines tant l'écart technologique est gigantesque… Et pourtant !

CONTEXTE GÉOPOLITIQUE

Le 27 avril 1978, lors d'un coup d'état, le premier ministre Daoud est destitué de ses fonctions par le Parti Démocratique Populaire Afghan (PDPA). Soutenu par l'URSS, le PDPA est une entité marxiste formée de deux composantes : le *Khalq* (« le Peuple »), fort de 30 000 membres et le *Partcham* (« le Drapeau ») dont les 8 000 adhérents proviennent des milieux aisés de Kaboul. Pour la population, ce putsch n'a rien d'extraordinaire. Les coups d'état sont en effet monnaie courante depuis le départ des Britanniques épuisés par l'agitation perpétuelle qui règne dans le pays et son accession à l'indépendance. Deux hommes d'obédience communiste se partagent le pouvoir : Nur Takari, qui occupe la fonction de président, et Babrak Karmal, premier ministre modéré et sympathisant de Moscou. Le 5 octobre, le Kremlin légitime le nouveau pouvoir en place à Kaboul en signant avec lui un traité de bon voisinage et de coopération. Ratifié en 1979, ce texte comporte un article qui prévoit « une aide mutuelle visant à assurer la sécurité et l'intégrité du territoire des cosignataires ». Les Soviétiques viennent de mettre en place le premier rouage d'un engrenage qui les entraînera bientôt vers la guerre. Le statut de l'Afghanistan n'a toutefois rien en commun avec celui des autres pays « frères » du Pacte de Varsovie. Dans son discours au XXVI[e] congrès du Parti Communiste de l'URSS, Léonid Brejnev le définit comme un pays ami dont les structures politiques se rapprochent d'une république socialiste mais ne font pas une pour autant. En temps que leader du bloc de l'Est, l'Union Soviétique se doit donc de tout faire pour aider les Afghans à appliquer « le socialisme réel ».

De fait, si la situation politique afghane semble *a priori* stable, la réalité est tout autre. Le PDPA n'est pas un parti unifié. À l'instar de ce qui se passe dans le reste du pays, les dissensions internes sont multiples. C'en est au point qu'à l'été 1978, un coup de force est mené par les extrémistes du *Khalq* dans le but d'évincer Babrak Karmal au profit d'un homme plus radical : Hafizullah Amin. Et pour conforter sa prise de pouvoir, dans la plus pure tradition afghane, celui-ci n'hésitera pas à supprimer un à un tous ses opposants au sein du Parti. Parallèlement à ces luttes intestines, la politique menée par Kaboul est mal acceptée par la population. La réforme agraire, basée sur le modèle soviétique, est un échec cuisant dans un pays à forte culture pastorale. *Idem* pour la politique d'émancipation des femmes et celle visant à réduire l'influence des religieux sur le peuple. La société afghane est traditionaliste et sa « modernisation » se heurte à un mur d'incompréhension. Une révolte larvée commence à gronder. Ignorant ces signaux faibles, Hafizullah Amin accentue encore un peu plus ses réformes sans se rendre compte que le PDPA ne représente guère qu'une minorité de la population ; et encore, ses partisans sont uniquement situés dans la capitale et les grands centres urbains. L'Afghanistan compte en effet une impressionnante variété d'ethnies dont le seul point commun est l'Islam. Même les dialectes parlés d'une vallée à l'autre sont différents ! Sans verser dans l'image d'Épinal, on peut écrire que la société afghane est essentiellement constituée de tribus qui passent leur temps à guerroyer entre-elles. Le PDPA est néanmoins parvenu à les unifier sur un point : il fait l'unanimité contre lui !

Le Kremlin commence à s'inquiéter de l'anarchie qui règne dans le pays. D'un point de vue géostratégique, l'Afghanistan tient en effet une place importante dans le dispositif soviétique du moment car, d'une certaine manière, le pays représente un contrepoids à la mon-

tée en puissance américaine dans le golfe Persique. Or la contre-révolution qui s'installe progressivement en Afghanistan risque fort, si elle devait se développer, de faire sortir le pays de l'orbite russe. La chute du régime communiste de Kaboul, au profit d'une montée en puissance d'un Islam intégriste, serait hautement problématique pour l'Union Soviétique. Menace jugée d'autant plus plausible par les experts de Brejnev qu'à l'époque une forte agitation religieuse secoue l'Iran et le Pakistan. Si cette dernière devait gagner l'Afghanistan, elle pourrait être le ciment qui fédérerait ces trois états au sein d'une alliance islamique hostile au régime moscovite. Sans compter les risques de contagion aux républiques soviétiques limitrophes qui sont essentiellement peuplées de musulmans ! Un tel scénario est inenvisageable pour le *Politburo* qui verrait alors apparaître une menace directe sur les frontières méridionales de son empire, une zone dans laquelle il doit déjà composer avec la Chine. Enfin, d'un point de vue militaire, l'aviation soviétique ne cache pas son intérêt pour la position géographique de l'Afghanistan car elle pourrait bénéficier de bases avancées en cas d'intervention dans le golfe Persique.

En Afghanistan, bien loin des préoccupations stratégiques du « Grand Frère », la situation ne fait qu'empirer. La politique radicale d'Hafizullah Amin déclenche une vive hostilité au sein des grandes tribus. Un nouveau cap est franchi le 17 septembre 1979 quand, à l'instigation d'Amin, des éléments de l'armée afghane prennent d'assaut le palais présidentiel. Le président Takari qui, sur pression du Kremlin s'apprêtait à limoger Amin, est assassiné. Ce nouveau coup d'état inquiète au plus haut point les Soviétiques ! La mainmise politique sur l'Afghanistan étant un échec, Moscou se décide à activer l'option martiale. Les réactions internationales à prévoir étant considérées comme nulles ou presque, les Soviétiques planifient soigneusement leur intervention militaire. Et dans ce domaine, l'expérience ne fait pas défaut aux stratèges du Kremlin et à leurs confrères du *KGB* ! Tout d'abord, le *Politburo* va établir des parallèles entre la situation afghane d'avril 1978 et celle de la révolution russe de 1917 : non sans cynisme, Hafizullah Amin est subitement considéré comme un extrémiste trotskiste que l'URSS doit, au nom du « devoir de solidarité internationaliste », éliminer afin de favoriser la venue au pouvoir d'une élite responsable (et favorable à Moscou !). Le « droit d'ingérence » étant établi, le second volet du plan brejnevien repose sur l'idée que le *Partcham*, seul parti stable d'Afghanistan et en théorie représentatif de la population, reprendrait alors le pouvoir pour signer des accords militaires avec Moscou qui permettrait à l'Union Soviétique de stationner des troupes sur le territoire afghan. CQFD. Un scénario idéal sur le papier mais, après tout, Moscou n'en est pas à son coup d'essai, ayant notamment capitalisé une expérience non négligeable avec ses interventions en Hongrie en 1956 et en Tchécoslovaquie en 1968. D'un point de vue soviétique, la situation de ces deux pays avait été rapidement normalisée, alors pourquoi diable en serait-il autrement avec l'Afghanistan ?

INTERVENTION MILITAIRE !

Les Soviétiques vont préparer leur invasion avec minutie. Dans un premier temps, le *Politburo* va rassurer le nouveau gouvernement présidé par Amin sur ses bonnes intentions. Le but est évidemment d'endormir les soupçons des Afghans tout en leur faisant accepter une augmentation sensible du nombre des conseillers militaires russes. Habile façon d'infiltrer des membres des Spetsnaz, l'élite des forces spéciales soviétiques, qui vont commencer à préparer la future invasion ; en bref, une version moderne du Cheval de Troie. En parallèle, les Soviétiques accroissent le volume de leurs troupes stationnées sur le théâtre d'opérations méridional. Une trentaine de divisions voient ainsi leurs effectifs augmenter rapidement grâce au système de mobilisation régionale ; une particularité du système

Entrée en Afghanistan d'une colonne de chars soviétiques ; l'étoile sur la droite du cliché symbolise la frontière soviético-afghane. Le blindé de tête est un T-62 modernisé (soit un T-62m). Ce type d'engins fait son apparition sur le théâtre d'opérations afghan à partir de 1983.

RIA-Novosti

Tandis que les Soviétiques vont engager des matériels modernes tels que des chars T-62m ou les dernières versions de leurs hélicoptères d'attaque, les rebelles afghans vont se battre avec ce qu'ils ont, c'est-à-dire pas grand' chose, en tout cas dans un premier temps. Ici un « comité » dont les hommes sont équipés de pétoires. Au premier plan, à gauche, un fusil-mitrailleur Vickers-Berthier *Mk. III* de 7,7mm datant de... 1925 ! à droite, une autre arme britannique puisqu'il s'agit d'un fusil-mitrailleur ZB30 de 7,92mm fabriqué par des usines tchèques sous licence Enfield en 1932... Ce FM n'est ni plus ni moins que l'ancêtre direct du célèbre Bren. Au second plan, on découvre un canon de montagne russe de 76mm.

DR

soviétique qui pouvait ainsi décréter une mobilisation générale dans une zone géographique précise : une région, un district ou même une ville. Les troupes soviétiques devant entrer en Afghanistan seront donc majoritairement composées de soldats originaires d'Asie Centrale. Un détail qui se révélera problématique dans l'avenir. Cependant, dans l'immédiat, les opérations se déroulent conformément au plan moscovite. Occidentaux et Afghans remarquent cet important déploiement de forces mais ils commettent l'erreur de l'interpréter comme un simple exercice. Dans le même temps, sous couvert d'inventorier les stocks d'obus, les conseillers militaires soviétiques parviennent à neutraliser deux des trois divisions blindées de l'armée afghane. De plus, à l'initiative de ces mêmes conseillers, la majeure partie des chars T-54 et T-55 est immobilisée, le temps que leurs batteries puissent être révisées par des experts venant spécialement de Moscou afin d'en améliorer la résistance au gel… Et ce n'est pas fini : pour sa propre sécurité qui, selon des rapports alarmants du KGB, semble être menacée par des rebelles à la solde d'une puissance étrangère, les Soviétiques persuadent Amin de s'installer dans le palais Daruman, près de Kaboul. En réalité, en l'éloignant des centres de décisions du pays, il s'agit de priver l'Afghan des moyens de réagir au moment de l'invasion. Forces armées neutralisées, chef de l'état isolé, troupes infiltrées, les conditions pour que l'opération russe se déroule sans la moindre anicroche sont réunies.

Les événements s'accélèrent le 8 décembre 1979 lorsqu'une partie de la 105e Division Aéroportée de la Garde prend le contrôle de l'aérodrome de Begram, au nord de Kaboul. Rapidement, des détachements de parachutistes soviétiques sont dirigés vers la passe de Salang, seul véritable axe de communication entre Kaboul et la frontière de l'URSS. Une fois ces objectifs atteints, l'armée soviétique lance son offensive. Du 24 au 26 décembre, alors que l'Occident est occupé à fêter Noël, les 10 000 hommes de la 105e Division Aéroportée de la Garde, aérotransportés sur place par une myriade d'Antonov, se rendent maîtres de la capitale. Surprise et désorganisée, l'armée afghane n'oppose presque pas de résistance, d'autant qu'une bonne partie de ses officiers supérieurs est déjà acquise aux Soviétiques grâce au travail de sape mené les mois précédents. Le 27 décembre, tandis qu'Amin est tué lors de l'assaut mené contre son refuge par les paras russes, les 201e et 360e Divisons d'Infanterie Mécanisée se ruent vers la passe de Salang avant de se répandre dans tout le pays. T-55 modernisés, T-62, BTR et BMP prennent le contrôle des points névralgiques du réseau routier : carrefours, cols, etc. Les principales agglomérations tombent aux mains des forces soviétiques qui établissent l'état-major de leur corps expéditionnaire à Begram – Les troupes russes engagées en Afghanistan sont réunies au sein de la 40e Armée. Pour dissuader les pays limitrophes d'intervenir, des troupes se positionnent aux frontières iraniennes et pakistanaises. Il est intéressant de noter que les divisions soviétiques déployées en Afghanistan l'ont été dans une configuration identique à celle qui était prévue en cas d'invasion de l'Europe occidentale, c'est-à-dire accompagnées d'unités organiques

Une unité complète de T-62m vient d'arriver en Afghanistan. Les chars sont impeccablement alignés tandis qu'au premier plan, les équipages en « tenues tropicales » se détendent... Le calme avant la tempête !

RIA-Novosti

Hélicoptère lourd Mil Mi-8
Armée soviétique
Afghanistan

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005

équipées de vecteurs nucléaires. Peut-être devons-nous décrypter en ce détail un message adressé aux gouvernements occidentaux sur la volonté moscovite de ne pas infléchir sa politique en Afghanistan, même sous la menace plus ou moins sérieuse d'une intervention de l'OTAN ?

Les pertes soviétiques sont très mesurées, avec 500 blessés ou tués, alors que du côté de l'armée afghane restée fidèle à Amin, elles sont environ trois fois supérieures. Le 26e régiment de parachutistes fut par exemple rayé de la carte par ses adversaires. La puissance militaire soviétique a joué à plein. L'opération est un succès. Kaboul, ville stratégique aux yeux du Kremlin, est solidement tenue. D'un point de vue politique, Babrak Karmal, proclamé chef de l'État et secrétaire général du PDPA, fait son grand retour. Il n'est bien sûr qu'un pantin aux ordres du *Politburo*. Les Soviétiques s'attendent bien à quelques résistances ponctuelles, comme ce fut par exemple le cas en Tchécoslovaquie, mais, *a priori*, rien de bien sérieux. Du côté de la Place Rouge, tout paraît donc aller pour le mieux dans le meilleur des mondes. Et d'ailleurs, pourquoi « s'en faire » ? Pour les Afghans, ne s'agit-il pas là que d'un coup d'état de plus ? Certes. Cette fois-ci cependant, les causes de ce dernier ne sont pas internes mais externes et cela va faire toute la différence aux yeux des Afghans qui vont violemment réagir à cette agression !

Sur le plan diplomatique et international, les analystes soviétiques, qu'ils soient militaires ou civils, ont bien appréhendé les répercussions de leur intervention en Afghanistan. Le Conseil de Sécurité de l'ONU est neutralisé grâce au droit de veto soviétique. Faute de volonté politique, la condamnation de l'opération russe par l'Assemblée Générale reste elle-aussi sans effet. De même, la Conférence Islamique d'Islamabad de janvier 1980 décide d'une condamnation de principe tout en se gardant de proposer son aide aux Afghans. De son coté, l'administration américaine donne un accord tacite à Moscou en ne faisant miroiter une riposte armée que sur le principe d'un éventuel débordement des troupes soviétiques vers le golfe Persique et ses précieux puits de pétrole ! Autrement dit, si les Russes se contentent de l'Afghanistan et ne cherchent pas à s'étendre au-delà, les USA ne bougeront pas. À la Maison Blanche comme au Kremlin, personne ne veut prendre le risque de déclencher une troisième guerre mondiale pour quelques montagnards analphabètes ! Brejnev se voit donc conforté dans son intervention par ce que l'on pourrait pudiquement appeler une indifférence générale qui n'est troublée, que de temps à autre, par la circulation de pétitions lancées à l'initiative d'intellectuels occidentaux... Mieux encore, au fil des mois, grâce à l'influence de l'Organisation de Libération de la Palestine (OLP), partiellement financée par Moscou et ses satellites, le monde musulman accepte cette intervention ; sans l'approuver pour autant. Conclusion du *Politburo* : le cas afghan est une affaire classée !

Succès sur la scène internationale, certes, mais les analystes de la superpuissance soviétique sont loin d'avoir pris la mesure de la situation afghane. Il faut préciser que ce pays situé au centre du continent asiatique, à cheval sur l'Hindou-Kouch, n'a réellement attiré l'attention du Kremlin que depuis 1978, un laps de temps bien trop court pour appréhender sa complexité. Les Soviétiques pensent que la rébellion afghane à laquelle se sont préparées leurs troupes ne sera qu'un ultime baroud d'honneur avant de s'éteindre d'elle-même. En réalité, les *Moudjahidines* vont faire de leur pays un bourbier cauchemardesque pour Moscou !

LES *MOUDJAHIDINES* ET LEUR ARSENAL

À peine installés dans leur nouveau « protectorat », sans se soucier

Hélicoptère d'assaut lourd Mil Mi-24 Hind D
Armée soviétique
Afghanistan

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005

Voici le « quotidien » des Russes en Afghanistan : embuscades et pertes en matériels et en vies humaines. Ici un camion portant un shelter radio vient d'être détruit.

DR

des effets pervers de leur système, les Soviétiques lui appliquent les mêmes recettes politiques, idéologiques et économiques que celles qui avaient prévalu dans l'Europe centrale de l'après-guerre. Mais la société afghane ne ressemble en rien à la société polonaise, tchèque ou hongroise. Dans un Afghanistan géographiquement et linguistiquement segmenté, le sentiment national est inexistant. La seule chose qui unit les clans, c'est l'Islam. Les Soviétiques n'ont pas compris que les révoltes précédentes n'étaient pas seulement dirigées contre la politique d'Amin mais contre toute forme d'ingérence de l'appareil étatique dans leurs affaires, quelles soient privées ou religieuses. Très vite, le rationalisme communiste se heurte de plein fouet au fondamentalisme islamique. Une guerre sainte – *Djihâd* – est lancée à la fois contre les Soviétiques et les communistes locaux. Cette rébellion surprend les Russes dont les militaires ne sont absolument pas formés à un tel conflit. L'armée n'affronte pas un ennemi identifié qui dirigerait classiquement ses forces vers des objectifs stratégiques. Non, la guerre prend une orientation totalement imprévue pour les généraux soviétiques : de petits groupes armés, dissociés les uns des autres, se contentent de massacrer des fonctionnaires communistes et de mener des actions de guérilla extrêmement limitées sur le plan géographique, leur rayon d'action ne dépassant guère leur espace tribal, c'est-à-dire, le plus souvent, leur vallée. En 1980, la guérilla souffre d'innombrables faiblesses qui, d'une certaine manière, sont aussi ses forces. Désorganisée, elle ne coordonne pas ses attaques. Mais cette dispersion et ce cloisonnement deviennent des atouts contre la force de frappe du corps expéditionnaire ennemi qui est obligé de quadriller le terrain en permanence et d'y établir de nombreux postes avancés sans pour autant pouvoir porter le moindre coup fatal.

La guérilla peut être divisée en trois catégories de combattants ou *Moudjahidines* – Ce terme ultra-médiatisé dans les années 80 est à traduire par « résistant ». D'une part, on distingue les « professionnels » de la guerre avec un effectif d'environ 150 000 à 200 000 hommes. Ils opèrent depuis des bases que les Afghans appellent des « Comités ». Il s'agit de fermes isolées dans lesquelles 12 à 300 hommes vivent. Auparavant, les « Comités » étaient situés au sein des villages, mais l'intensité des bombardements et des représailles soviétiques les a poussés à se déplacer vers des lieux plus éloignés. Ces groupes, évoluant souvent sous la responsabilité d'un chef religieux – *Qâzi* – fonctionnent sur un mode clanique. Le ravitaillement est assuré par les villages des alentours dont sont issus les combattants. Ces « unités », si elles sont très mobiles sur un terrain qu'elles connaissent parfaitement bien, ne le sont absolument pas sur un plan stratégique. Deux autres types de combattants peuvent être distingués. Ceux que l'on pourrait appeler des « supplétifs ». En marge de leur vie professionnelle (élevage, commerce, etc.), ils se contentent de donner un coup de main ponctuel lors des embuscades. Et, enfin, « l'Autre ». Celui-ci est en fait « Monsieur tout le monde » dans le sens où la société afghane étant profondément guerrière, beaucoup d'hommes possèdent une arme personnelle, le plus souvent un vieux fusil. Sans formation militaire ni encadrement, ils ne représentent pas une menace directe pour les Soviétiques mais, par contre, ils sont la terreur de l'administration de Kaboul qui est obligée de laisser des centaines de villages sans

La célèbre Passe de Salang, comme si vous y étiez ! Ce convoi soviétiques formé de camions et de BTR fonce à toute vitesse. La géographie des lieux n'est-elle pas une invitation à l'embuscade ?

RIA-Novosti

Voici les hommes qui vont agacer puis faire trembler les soldats soviétiques engagés dans la « sale » guerre d'Afghanistan. Ce groupe de *Moudjahidines* photographié dans le secteur de la vallée du Panjshir, le fief du célèbre et très médiatisé commandant Massoud, est armé de RPG-7 et de fusils d'assaut AKM, des armes prises sur l'ennemi.

DR

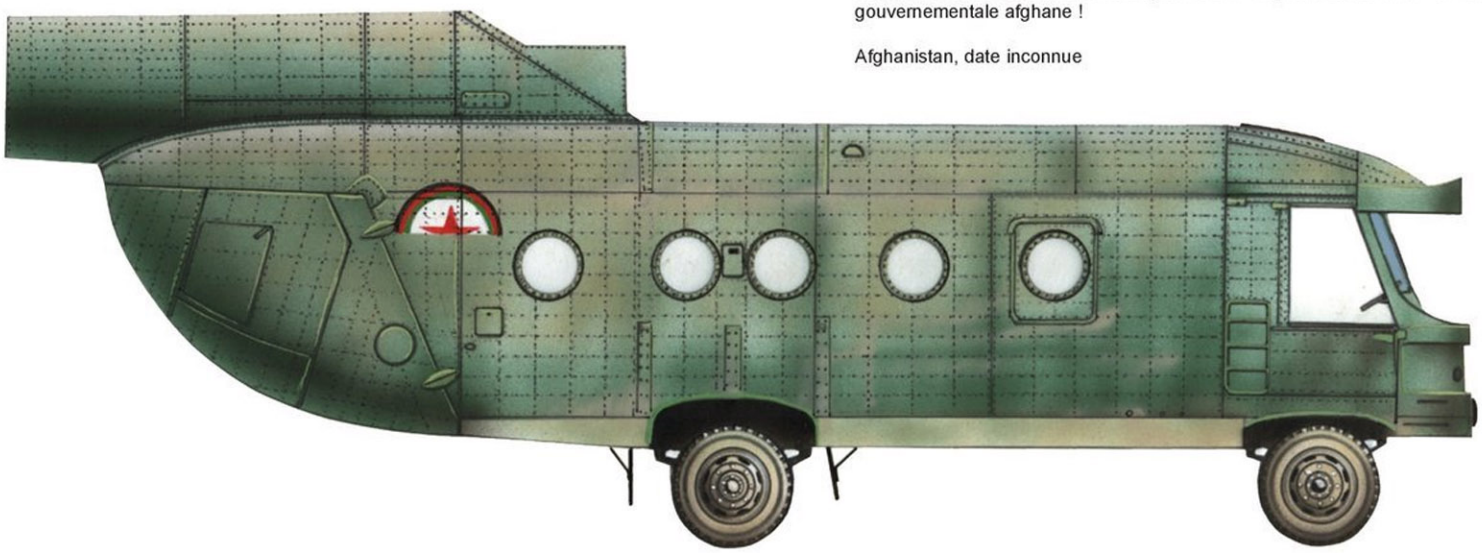
aucun contrôle afin d'éviter que ses fonctionnaires ne se fassent massacrer par ces villageois.

Ces combattants – dans le cas de l'Afghanistan, il serait plus judicieux de parler de guerriers – sont légèrement armés, même si, au cours du temps, on constatera de ce point de vue une nette amélioration qualitative. Les armes de base des *Moudjahidines* sont des Kalachnikov AK-47 et AKM de calibre 7,62mm et, pour les combattants de la vallée du Panjshir, des AK-74 de calibre 5,45mm appelées Kalakof. Si les Kalachnikov proviennent souvent du Pakistan via le marché noir, les Kalakof sont des prises de guerre faites sur des soldats soviétiques car ils sont les seuls à en être dotés. Les groupes les plus « démunis » sont équipés de vieux pistolets-mitrailleurs PPSh-41 surnommés Papasha. Il s'agit de ces armes rustiques dotées de chargeurs « camembert », rendues célèbres en 1942 à Stalingrad ! On note aussi la présence de vénérables fusils anglais et américains, des Lee Enfield *Mk. IV* et des Garant, qui, s'ils n'ont pas la puissance de feu d'un fusil d'assaut, peuvent par contre effectuer des tirs de précision à des distances bien supérieures ; les servants des bitubes antiaériens de 23mm soviétiques en feront d'ailleurs l'amère expérience... Lors de leurs embuscades, les *Moudjahidines* récupèrent aussi des grenades de toutes sortes : F1, RG-42 ou encore RKG-3M, une grenade antichar surnommée Farashuti. Les armes collectives sont essentiellement des fusils-mitrailleurs russes de calibre 7,62mm comme les RPK et RPD. Dans le domaine de la lutte antichar, le lance-roquette RPG-2 et son successeur, l'incontournable RPG-7, peuvent être considérés comme l'armement standard de la résistance. Sa roquette à charge creuse de 85mm, capable de percer plus de 300mm de blindage à 300 mètres, se révélera redoutable contre les blindés soviétiques. Arme rustique s'il en est, le RPG-7 est particulièrement bien adapté aux combattants afghans peu formés. Ceux-ci possèdent aussi quelques mitrailleuses lourdes comme la DShK (*Degtyereva-Shpagina Krasnoi Pulemet*) de 12,7mm surnommée Dashaka. Une arme très appréciée par les combattants pour sa simplicité d'utilisation. Le plus souvent récupérées sur des chars soviétiques détruits lors d'embuscades, les *Moudjahidines* ne les emmènent que rarement sur le terrain, préférant s'en servir de manière statique et dans un rôle antiaérien. L'efficacité des Dashaka est plus que relative face aux avions d'assaut mais, utilisées de manière concentrée, elles sont dissuasives pour les pilotes des hélicoptères de combat qui pullulent dans le ciel d'Afghanistan.

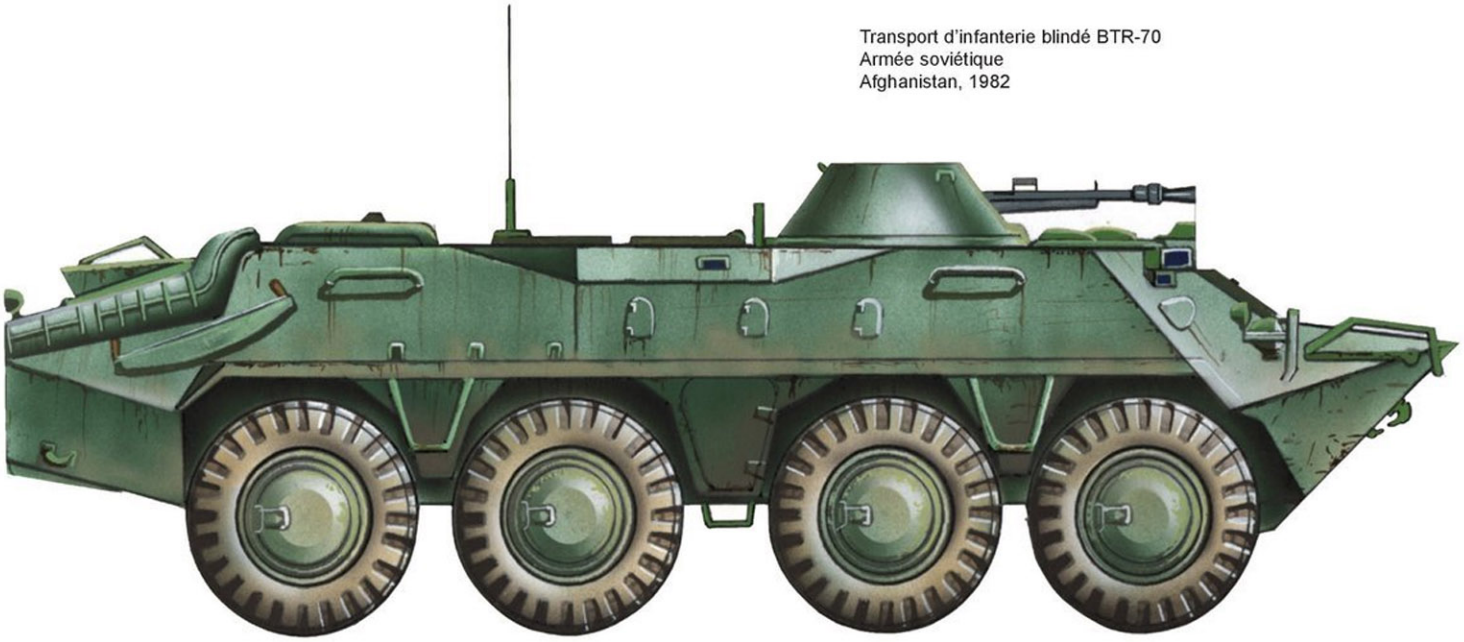
La résistance a également en dotation, mais seulement dans les groupes de combat les plus conséquents comme ceux de la vallée du Panjshir, quelques mortiers de 82mm, des canons sans recul de 73mm et 82mm et des mitrailleuses lourdes chinoises ou russes de 14,5mm. Beaucoup plus rarement encore, les *Moudjahidines* sont

Transport d'infanterie bricolé par les rebelles avec le châssis d'un camion civil indien et les restes de la carlingue d'un hélicoptère Mil Mi-8 de l'armée gouvernementale afghane !

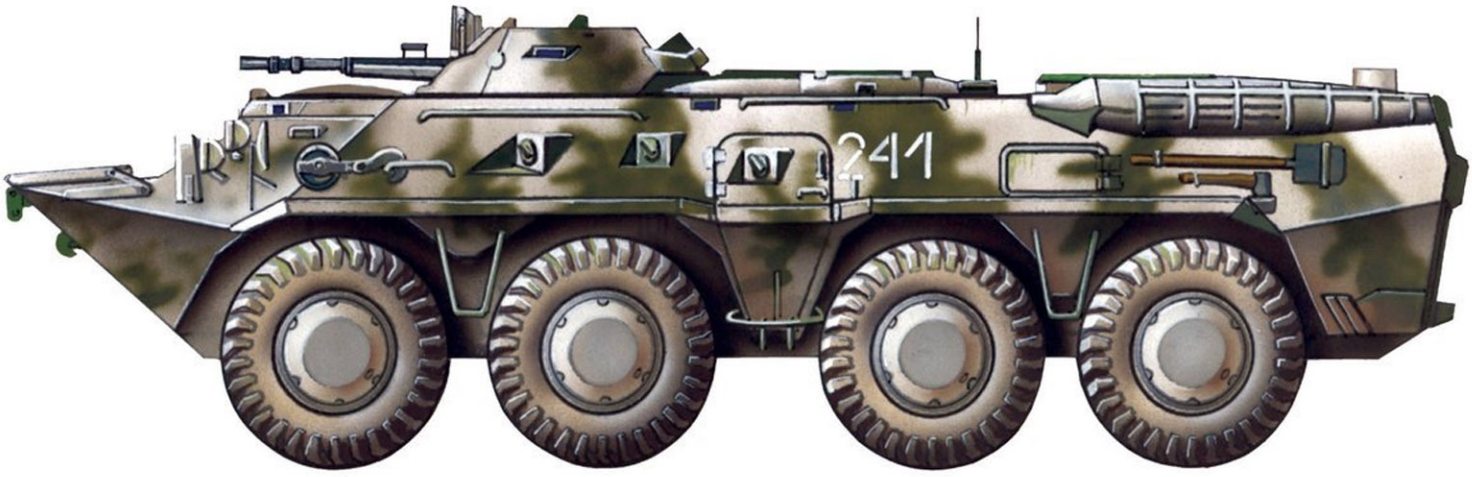
Afghanistan, date inconnue



Transport d'infanterie blindé BTR-70
Armée soviétique
Afghanistan, 1982

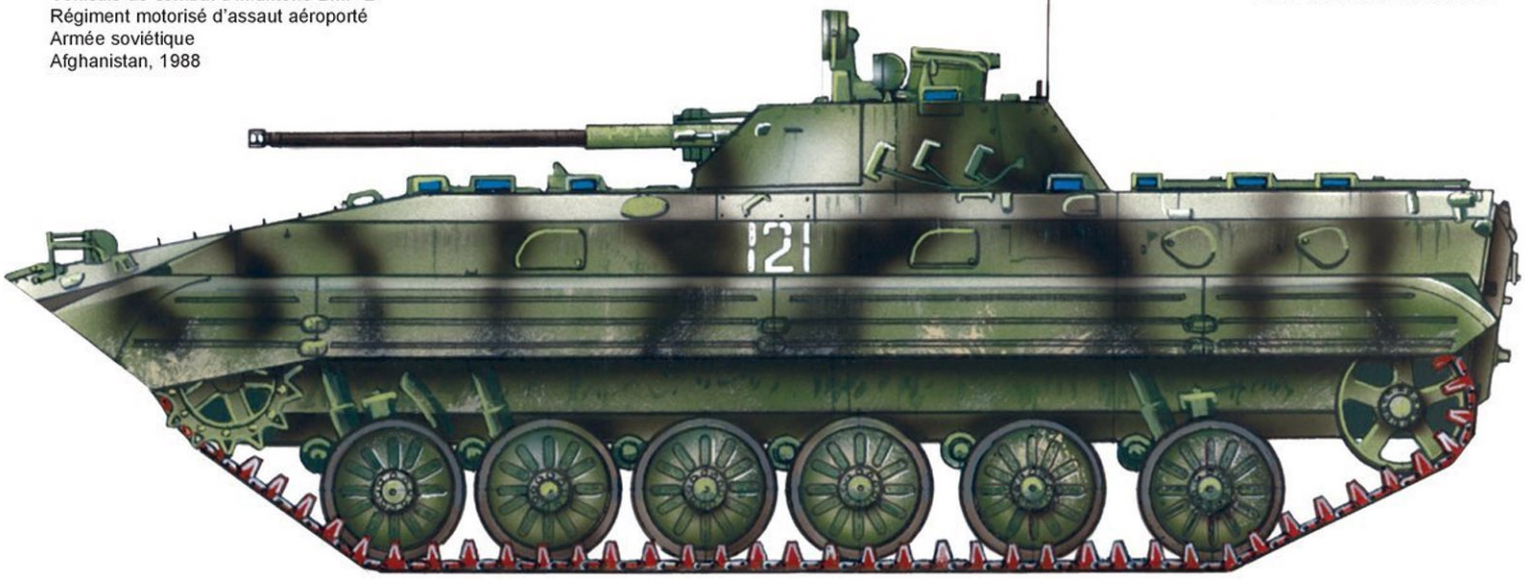


Transport d'infanterie blindé BTR-80
Armée soviétique
Afghanistan, 1986



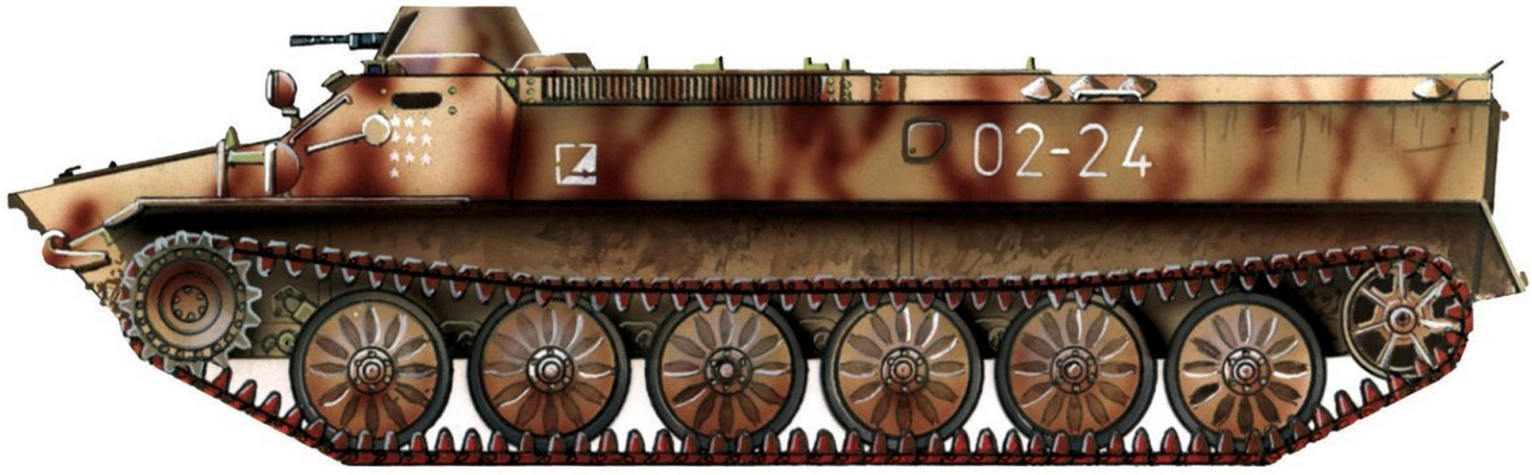
© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005

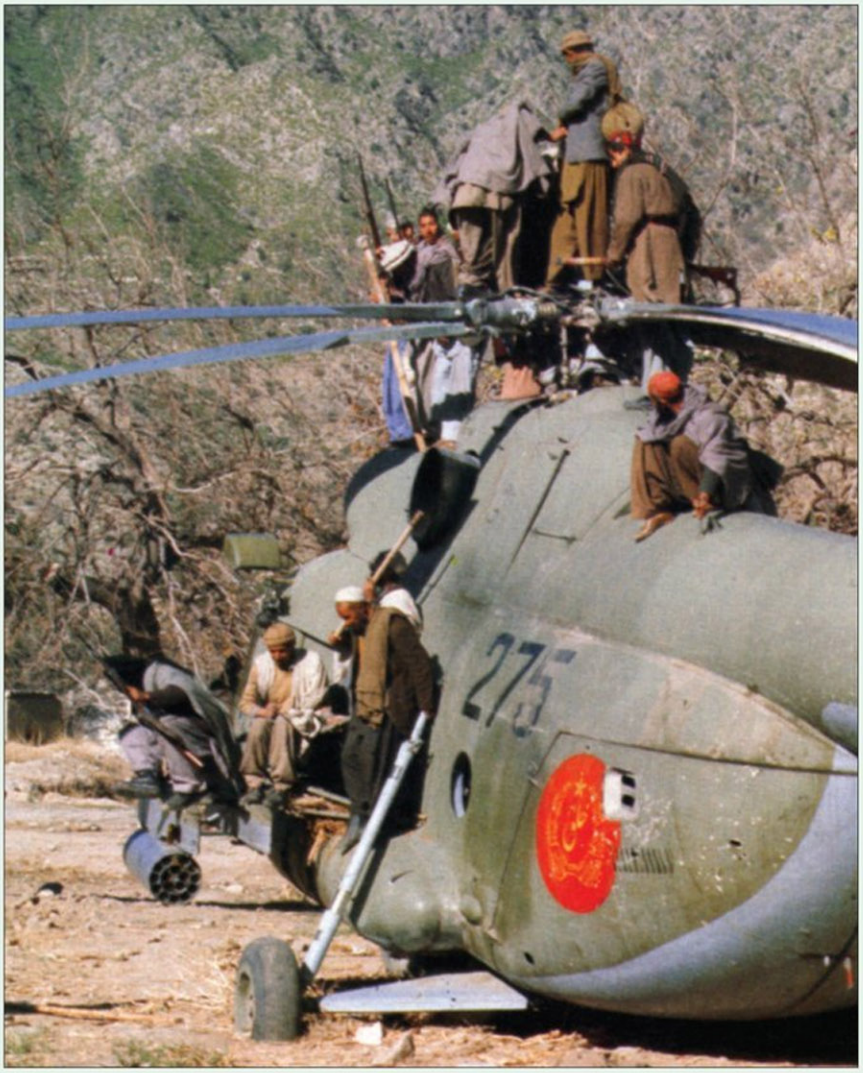
Véhicule de combat d'infanterie BMP-2
Régiment motorisé d'assaut aéroporté
Armée soviétique
Afghanistan, 1988



Véhicule de combat d'infanterie BMP-2
Armée soviétique
Afghanistan, 1985

Tracteur chenillé MT-LB
Armée soviétique
Afghanistan, 1981





Ce photo ne laisse planer aucun doute sur l'origine du surnom de « vautours » donné aux *Moudjahidines* par les pilotes d'hélicoptères soviétiques ! Cette machine, qui porte les cocardes de l'armée gouvernementale afghane, est un Mil Mi-8. Celui-ci était équipé de panier de roquettes.

DR

équipés de missiles antiaériens portatifs SA-7 « Grail » (Strela-2 pour les Soviétiques). Certains de ces matériels proviennent des razzias opérées dans des stocks de l'armée gouvernementale alors que d'autres ont été achetés à prix d'or – 31 000 dollars US l'unité dans les années 80 – dans le bazar de Beyrouth. Dans ce cas-là, ils proviennent directement des surplus palestiniens. Quant aux fameux missiles antiaériens américains Stinger, ils n'arriveront que plus tard avec l'accroissement de l'aide des États-Unis de Ronald Reagan. Néanmoins, et aussi paradoxal que cela puisse sembler, ces missiles n'auront pas le rendement escompté par les rebelles afghans, soit du fait des difficultés d'approvisionnement en munitions, soit de par l'absence de compétences techniques des servants. Les *Moudjahidines*, s'ils sont d'excellents combattants individuels, n'ont pas la formation nécessaire pour manier des armes aussi sophistiquées. Par exemple, en ce qui concerne les SA-7, faute de tireurs qualifiés et de conditions de stockages satisfaisantes, un missile sur deux présentera des problèmes lors de son emploi : explosion prématurée, perte de contrôle, extinction du moteur fusée, batteries thermiques défectueuses, etc. Ces soucis disparaîtront avec l'infiltration en Afghanistan de conseillers militaires pakistanais formés par une célèbre mais très discrète agence gouvernementale américaine établie à Langley, en Virginie.

GULLIVER ET LES LILLIPUTIENS

Si les *Moudjahidines* ne représentent objectivement pas une menace stratégique pour le corps expéditionnaire soviétique, ils n'en sont pas moins insupportables pour les militaires russes qui se retrouvent projetés dans un pays qu'ils ne connaissent ni ne comprennent ! Comme les Américains au Vietnam, les Soviétiques se sentent très vite menacés de manière permanente, y compris au sein des sanctuaires que sont leurs bases ultra-fortifiées. Pour la troupe, il en résulte une sorte de paranoïa collective doublée d'un sentiment d'impuissance face à des adversaires déterminés et insaisissables mettant en œuvre des tactiques de guérilla bien rodées. Les répercussions morales et psychologiques de ces phénomènes sur la soldatesque soviétique sont désastreuses, entraînant entre autres des représailles de plus en plus violentes et meurtrières sur les civils. Problèmes de discipline, consommation d'alcool et de drogue, viols et rapines commencent à gangrener la bonne tenue des unités russes. La barbarie répond à la cruauté, et inversement. Et comme toujours dans ce cas-là, l'effet pervers de telles méthodes joue à plein et soude les Afghans entre eux.

D'un point de vue opérationnel, les tactiques employées par les *Moudjahidines* sont assez semblables d'une région à l'autre. On peut *grosso modo* distinguer deux types d'opérations : les assauts sur des positions isolées et les combats d'embuscade menés contre les convois soviétiques.

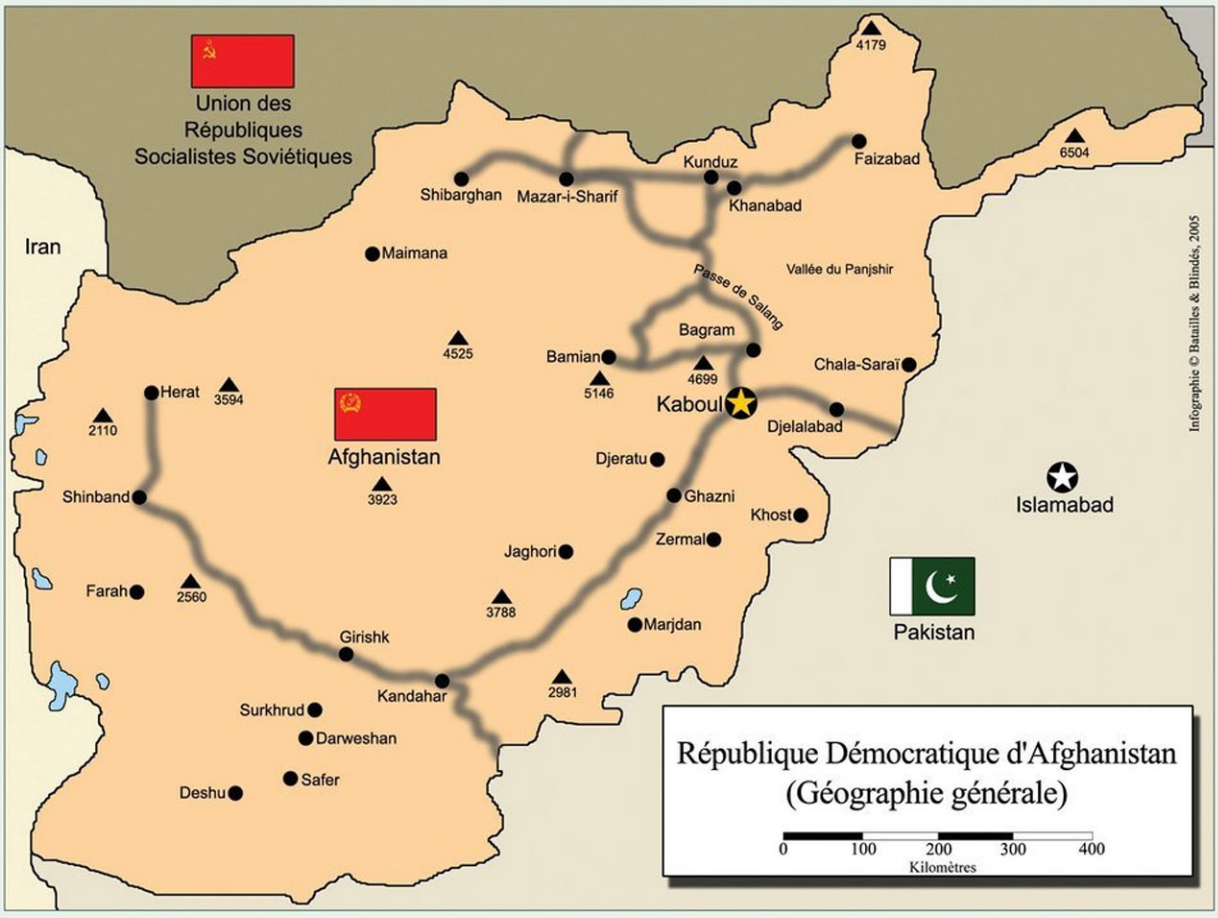
- ***Les assauts :*** Un groupe de combat – *Motaharek* ou bien *Sayyar* suivant les dialectes – composé d'une trentaine d'hommes décide unilatéralement de partir au combat en crapahutant dans les montagnes, sans aucune coordination avec les « comités » voisins. L'armement emporté est léger : Kalachnikov, Lee Enfield, un ou deux RPG et un fusil-mitrailleur. La plupart du temps, la progression se fait de nuit. La durée des opérations étant courte, deux à trois jours en moyenne, le groupe n'emporte avec lui que peu de vivres. De toute façon, en cas d'imprévu, le *Motaharek* peut se ravitailler au premier village venu ; à condition néanmoins qu'il fasse partie de la même zone tribale car, dans le cas contraire, l'histoire montre que des combats fratricides éclatent à coup sûr ! Les cibles privilégiées des assauts des *Moudjahidines* sont les postes de l'armée gouvernementale et ceux des Soviétiques. Toutefois, faute de mortiers et malgré leur courage confinant parfois à la folie, les Afghans sont peu à l'aise dans ce type de combats : sans parler du fait qu'ils ne possèdent pas de moyens radio pour coordonner leurs attaques, les *Moudjahidines* sont imperméables aux tactiques collectives d'assaut. Le plus souvent, ils recherchent le combat individuel dans lequel ils pourront se distinguer en démontrant leurs aptitudes guerrières. L'attaque, menée de nuit pour pallier la menace aérienne, est violente mais cesse systématiquement lorsque l'ennemi, remis de sa surprise, commence à réagir avec ses armes collectives d'infanterie. Les pertes sont rarement élevées de part et d'autre mais ces accrochages obligent les Soviétiques à maintenir de nombreuses troupes en garnison ; troupes qui doivent s'enterrer et qui ne peuvent sortir de leurs fortins qu'avec la plus extrême prudence. Au fil de la guerre, des opérations de ce style de plus en plus ambitieuses seront montées par les *Moudjahidines*. Ainsi, en 1982, dans la vallée du Panjshir, les forces du commandant Massoud n'hésiteront pas à s'attaquer à Rukha, une base fortifiée par les Russes et lourdement défendue. Appliquant des tactiques empruntées aux *Vietcongs*, les hommes de Massoud parviendront à s'infiltrer dans le périmètre de défense du camp retranché et à causer à leurs adversaires de très lourdes pertes en personnels et en matériels. Ce coup d'éclat aura pour conséquence l'évacuation de Rukha, l'état-major soviétique estimant que la défense de cette position était devenue impossible. Dans un registre similaire, en mai 1983, on peut aussi citer le raid

d'un « commando » d'une petite centaine de *Moudjahidines* sur l'aéroport de Mazar-I-Sharif, dont ils repartiront avec un important butin de guerre comptant un char T-34/85 et deux BTR-40 !

Les embuscades : Si les *Moudjahidines* se débrouillent correctement concernant les assauts menés sur des positions ennemies, ils ont néanmoins une nette préférence pour la guerre d'embuscades. Celles-ci sont légions sur les axes routiers qui permettent le ravitaillement les postes avancés, les garnisons ou les centres d'écoutes électroniques soviétiques surveillant les mouvements de la flotte américaine en mer Rouge et dans le Golfe. D'une région à l'autre, l'intensité des attaques est inégale, des « comités » d'une douzaine d'hommes ne pouvant évidemment pas avoir la force de frappe des combattants du commandant Massoud par exemple. Mais les pertes, même légères, infligées aux convois par ces petits groupes renforcent encore un peu plus le sentiment d'insécurité générale des Soviétiques. L'embuscade tendue au col de Salang est le parfait exemple d'une action de guérilla réalisée par un groupe bien encadré mais équipé de moyens légers. En avril 1984, quelques heures seulement avant le déclenchement d'une puissante offensive des forces gouvernementales et russes contre le fief de Massoud, la vallée du Panjshir, un groupe d'une trentaine de *Moudjahidines* entame les préparatifs d'une embuscade. En voici le scénario, étape par étape. Tout commence avant que l'aube ne pointe, avec l'apparition de trois hommes se dirigeant vers la route devant être empruntée par l'ennemi. Ce « commando » a pour mission de miner la piste à l'aide d'engins en plastique donc très difficilement détectables. Rappelons que cette attaque est organisée par des combattants expérimentés possédant du matériel moderne, un groupe moins bien loti se serait contenté de provoquer un éboulement sur le véhicule de tête afin de bloquer la progression du convoi. Le premier *Moudjahidine* enfouit ses mines tandis que le deuxième ramasse la terre qui pourrait trahir la présence des pièges mortels. Au fur et à mesure de l'avancement de l'opération, le troisième homme amorce les engins. Le trio rejoint ensuite ses camarades pour se mettre en position. Les Afghans, parfaitement rodés à ces accrochages, se dispersent pour se mettre à couvert et choisir des lignes de visée efficaces. Un premier groupe d'une dizaine de combattants armés de Kalachnikov et de RPG-7 prend ainsi position aux abords de la route tandis qu'un deuxième détachement se place plus en retrait. Au sein de celui-ci, quelques hommes sont équipés de Lee Enfield pour les tirs de précision. Une mitrailleuse lourde DShK est aussi mise en batterie. Bien renseignés sur les horaires du convoi par leurs informateurs installés dans la vallée, les rebelles sont prêts à en découdre ! Les premiers éléments de la colonne apparaissent bientôt, en contrebas de leurs positions : de nombreux camions-citernes encadrés par des

Ce convoi soviétique composé de blindés à roues de type BTR quitte l'Afghanistan pour retrouver l'URSS. Sur les banderoles rouges accrochées aux flancs des engins figurent en lettres dorées les noms des membres des équipages morts au combat. Une manière pour leurs camarades de leur rendre un dernier hommage ; une pratique tolérée par les autorités militaires supérieures russes. Quant au regard du soldat photographié, il en dit long sur le désarroi qui va progressivement s'emparer des troupes soviétiques engagées dans le pays...

RIA-Novosti



Progressivement, les *Moudjahidines* vont se constituer un arsenal moderne sur le « dos » des Soviétiques. Ici, un canon type D30 de 122mm pris à l'ennemi. Ce cliché a été pris dans la vallée du Pansjhir.

DR

T-62 et des BMP serpentent sur la route étroite menant au col. Le convoi roule vite, enchaînant lacets sur lacets, car les chauffeurs savent que l'endroit est dangereux. Ils savent aussi que les paras de la 105e Division Aéroportée de la Garde ne sont pas là pour les couvrir car ils ont été réquisitionnés pour l'offensive prévue le lendemain. Le T-62 ouvrant la route à la colonne fait exploser l'une des mines disposées quelques instants plus tôt par les *Moudjahidines*. Malgré des dégâts relativement faibles, le blindé est immobilisé au milieu de la route. La colonne est bloquée. L'attaque débute violemment. Les hommes de Massoud arrosent leurs cibles avec toutes les armes disponibles. Les Soviétiques sont pris en tenailles. La panique gagne. L'infanterie reste à bord de ses BMP, chaque tentative visant à en gicler se soldant par un carnage pour les soldats. À l'aide de leurs vieux Lee Enfield, les *Moudjahidines* font un carton sur les chauffeurs des camions à l'arrêt. Les chars soviétiques font tonner leur canon mais leurs tirs sont imprécis, les Afghans restant quasiment invisibles. Des roquettes de RPG-7 fusent ici ou là, frappant à mort les transports de troupes blindés. Positionnée sur les hauteurs surplombant la route, la Dashaka est utilisée pour enflammer les camions-citernes. La colonne est maintenant enveloppée par une épaisse fumée sombre, ce qui complique d'autant le repérage de l'ennemi pour les Soviétiques. Ajoutant à la confusion, quelques camions russes, cherchant à manœuvrer, se mettent en travers de la route. Le convoi est anéanti en quelques minutes. Si d'habitude les combattants afghans à la recherche d'armes, de munitions et de trophées prennent le temps d'inspecter les carcasses des engins détruits et les cadavres des soldats russes, ce ne sera pas le cas ici. La passe de Salang est en effet située à proximité de puissantes garnisons soviétiques. Massoud et ses *Moudjahidines* savent que les appels radios des Soviétiques en détresse ajoutés aux volutes de fumée qui émanent du convoi en flammes ne tarderont pas à attirer les hélicoptères d'attaque Mil Mi-24 « Hind ». Or cette fois-ci, faute de disposer de missiles air-sol portatifs, il n'est pas possible de monter une embuscade antiaérienne. Le groupe se replie en n'ayant subi que quelques pertes légères. La description de cette embuscade vaut pour la majorité des opérations de harcèlement menées par les chefs de guerre afghans. Celle-ci est néanmoins impeccablement organisée et réalisée car elle est l'œuvre de combattants parfaitement bien encadrés et commandés. Des « comités » moins bien armés se seraient vraisemblablement contenté de tirer quelques rafales de Kalachnikov, une ou deux roquettes de RPG-7, avant de s'égailler dans la nature. Les pertes subies par le corps expéditionnaire russe, dont les effectifs sont évalués à 120 000 hommes, sont là pour témoigner des dégâts humains causés par les tactiques rebelles : par an, de 6 000 à 8 000 hommes blessés, tués ou portés disparus sont perdus par Moscou. Les actions des *Moudjahidines* obligent les Soviétiques à se terrer dans leurs bases et leurs postes fortifiés ; sans compter le fait que le moindre mouvement de troupes ou la moindre opération de ravitaillement deviennent particulièrement périlleux.

AHMAD *SHAH* MASSOUD

Au fil des combats, des chefs de guerre afghans se distinguent et se forgent une réputation internationale. C'est notamment le cas dans la vallée du Panjshir avec le prestigieux et très médiatisé commandant Massoud. La stratégie menée par Ahmad *Shah* Massoud, ancien élève du lycée français de Kaboul et de l'École Polytechnique soviétique, tranche avec les actions de guérilla de ses compatriotes. Loin de ressembler aux chefs tribaux classiques, jaloux de leurs prérogatives et du pouvoir qu'ils ont sur leur territoire, Massoud tente de fédérer et d'organiser la rébellion en renforçant ses points forts. L'homme est d'ailleurs l'un des membres fondateurs d'un embryon de parti politique clandestin unissant la résistance, le *Jamiat-i Islami*. C'est sous la houlette de celui-ci que naît, entre autres, un étendard commun ; un détail, certes, mais un détail particulièrement nouveau pour des *Moudjahidines* qui jusqu'alors s'ignoraient superbement les uns les autres. Très inspiré par les actions menées contre les Américains par les Nord-vietnamiens, Massoud veut imposer une vision stratégique globale à la résistance en dépassant les clivages ethniques. Les « comités » ne doivent plus agir en fonction de leurs attachements tribaux ou familiaux mais en référence à des impératifs stratégiques. Pour maximiser les pertes des Soviétiques et les mettre en difficulté, les rebelles doivent coordonner leurs attaques sur les axes de communication. Le but est d'asphyxier les garnisons qui quadrillent le territoire, de mobiliser le plus de troupes possible dans des opérations de maintien de l'ordre, et surtout de rendre insupportable le taux des pertes aux yeux du Kremlin.

La conversion du guerrier afghan, farouchement individualiste, en guérillero professionnel est une tâche difficile et de longue haleine, mais les troupes de Massoud peuvent désormais opérer à une centaine de kilomètres de leurs bases de départ. Il n'est pas exagéré de parler de révolution dans la mentalité afghane qui acquiert ainsi une capacité de nuisance inacceptable pour l'état-major de la 40e armée.

MOSCOU RÉPLIQUE !

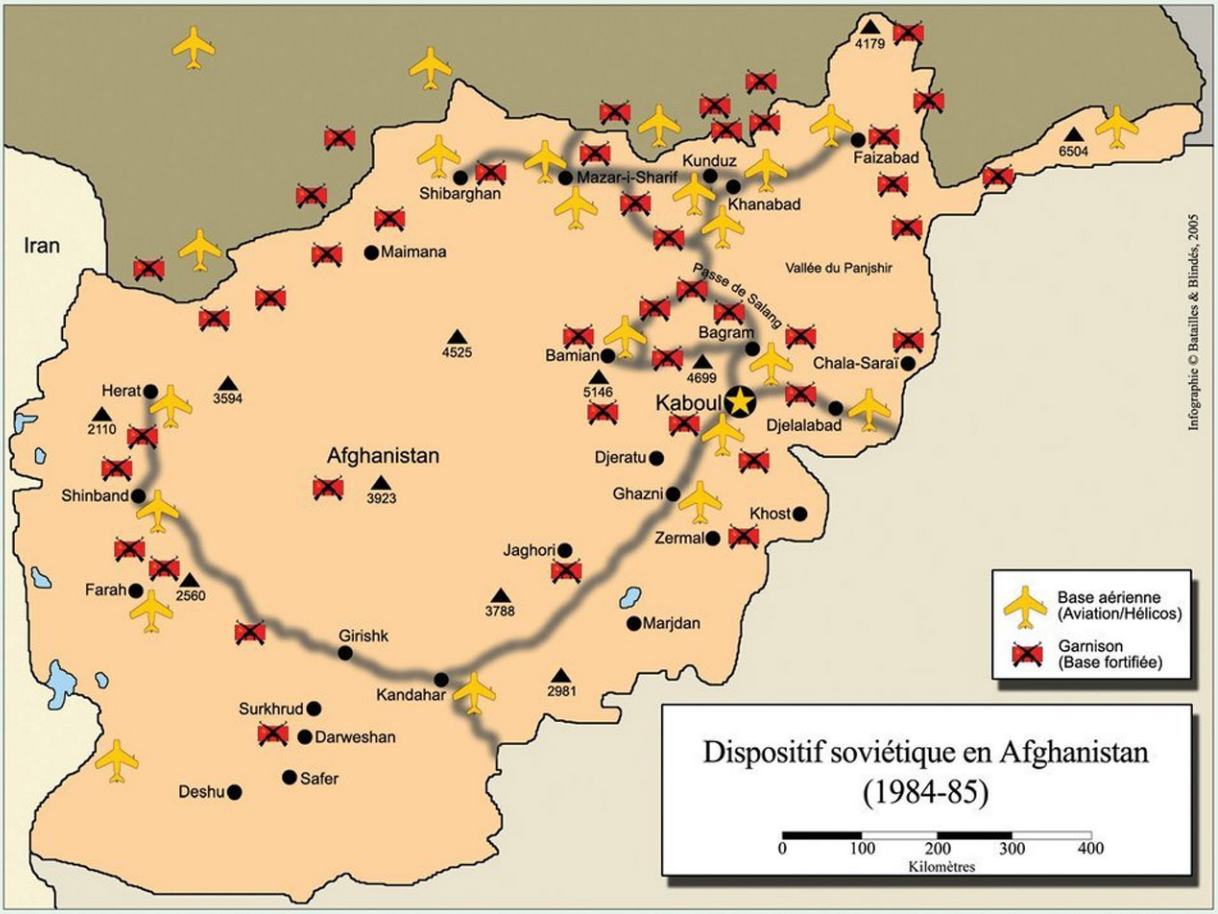
Le corps expéditionnaire se retrouve confronté à deux problématiques imbriquées l'une dans l'autre. La première, fondamentale, est d'assurer la sécurité des axes de communication entre les garnisons soviétiques. La seconde est de mener des ratissages de grande envergure pour casser le moral de la résistance et localiser puis détruire les groupes de *Moudjahidines* les plus dangereux. Autant dire que les divisions blindées et motorisées ne sont pas à l'aise dans de telles missions. Leur entraînement a essentiellement été pensé pour un conflit mécanisé dans les plaines européennes, face à des armées occidentales équipées de matériels similaires. Aucune des unités soviétiques stationnées en Afghanistan n'a reçu la moindre

instruction quant à des techniques de contre-guérilla en montagne. On retrouve d'ailleurs ce manque d'adaptabilité dans les méthodes d'engagement employées par les pilotes d'hélicoptères soviétiques qui se contentent de suivre aveuglément leurs plans de vol, quitte à attaquer plusieurs fois de suite des objectifs évacués depuis longtemps par les rebelles. Des tactiques trop rigides, dont les Afghans vont rapidement profiter en montant des embuscades anti-aériennes le long des « routes » empruntées par les voilures tournantes. Des « Hind » pourtant lourdement blindés ont ainsi été abattus par des tirs de mitrailleuses visant les rotors.

Pour pallier le harcèlement constant des *Moudjahidines*, les Soviétiques vont chercher à protéger leurs convois de ravitaillement des risques d'embuscade en augmentant leur escorte de blindés. Ainsi, un convoi type est le plus souvent constitué de camions accompagnés de chars T-54, T-55 ou T-62 et de transports de troupes blindés à chenilles BMP ou d'engins à roue de type BTR. Dès que l'embuscade commence, le plus souvent par la destruction du véhicule de tête, la colonne fait feu de toutes ses armes sans chercher à acquérir de cibles précises. Le but des Soviétiques est de constituer un « mur de feu » pour tenter de briser l'assaut afghan avant qu'il n'ait causé de gros dégâts. Les équipages de chars ne cherchent pas à engager le combat d'une manière classique – bien souvent, bloqués sur des routes étroites, ils ne peuvent se déployer – mais utilisent leur canon en guise de pièce d'artillerie pour pilonner des positions susceptibles d'abriter des troupes ennemies. Pour sa part, l'infanterie mécanisée reste terrée dans ses transports de troupes, attendant que l'embuscade prenne fin ; dans le cas contraire, l'expérience à montré que les pertes sont très élevées pour ces hommes obligés de combattre à découvert et pris sous des feux croisés. Le convoi attaqué demande souvent un soutien d'artillerie venant des bases situées à portée de canons. Mais autant dire que, sans observateur d'artillerie au sein de la colonne pour guider leur application, les tirs se perdent le plus souvent dans la nature. L'aviation intervient elle-aussi en tentant de pilonner les positions adverses lors d'attaques à la bombe qui sont exécutées en pure perte car les cibles potentielles sont très bien camouflées et les pilotes soviétiques n'ont pas le temps d'ajuster leurs tirs. Ces vols en zones montagneuses, à basse altitude et à grande vitesse, sont extrêmement risqués et il n'est pas rare de voir des pilotes inexpérimentés de « Fishbed » ou de « Frogfoot » s'écraser au sol. Pendant ce temps, les hélicoptères de combat volent vers le lieu du combat pour prêter main forte aux troupes engagées par les *Moudjahidines*. Le plus souvent, les « Hind » arrivent trop tard et le groupe de combat afghan a disparu dans une nature qu'il connaît par cœur. La simple présence de ces hélicoptères d'assaut lourds suffit le plus souvent à provoquer la fuite des combattants ennemis. Le Mil Mi-24 « Hind » dans ses versions C et D devient la terreur du champ de bataille afghan. Rapide, blindé et puissamment armé, c'est un adversaire redoutable pour la résistance. Ses 128 roquettes de 57mm lui permettent de saturer de son feu des zones entières tandis que ses missiles antichars AT-2 « Swatter » s'avèrent très utiles pour réduire les points fortifiés et les grottes dans lesquels les Afghans se réfugient. Mais sans conteste possible, l'arme la plus efficace emportée par le « Hind » demeure sa mitrailleuse multitube de 12,7mm, dont la précision lui permet d'atteindre des cibles situées à 1 000 mètres de distance. Ces voilures tournantes sont de véritables chars de combats volants. Trop rapide pour être touché par une roquette de RPG-7, quasiment indifférent aux projectiles d'un calibre inférieur à 12,7mm, le « Hind » est le « joker » du corps expéditionnaire russe. Pourtant, à partir de 1983, la présence dans les rangs de la rébellion de quelques missiles antiaériens SA-7 capables de frapper jusqu'à 5 000 mètres – quand ils veulent bien fonctionner – une cible volante rend l'utilisation des voilures tournantes plus risquée. Ainsi, lors d'un raid mené dans les environs de Khost, au sud de Kaboul, les Soviétiques perdent pas moins de huit Mil Mi-8 sous les coups de SA-7 utilisés en « binômes » avec des mitrailleuses lourdes. Autant dire qu'à la suite de cette hécatombe, les pilotes vont adopter une attitude prudente et rester à portée

Afin de réduire les risques d'embuscades ennemies, les Soviétiques vont très vite prendre l'habitude d'ouvrir la route de leurs convois d'approvisionnements avec des engins équipés de dispositifs anti-mines. Ces machines ont été photographiées près de la frontière pakistanaise. Les blindés au premier plan sont des BTS-4 de dépannage équipés d'une grue de 1,5t.

RIA-Novosti



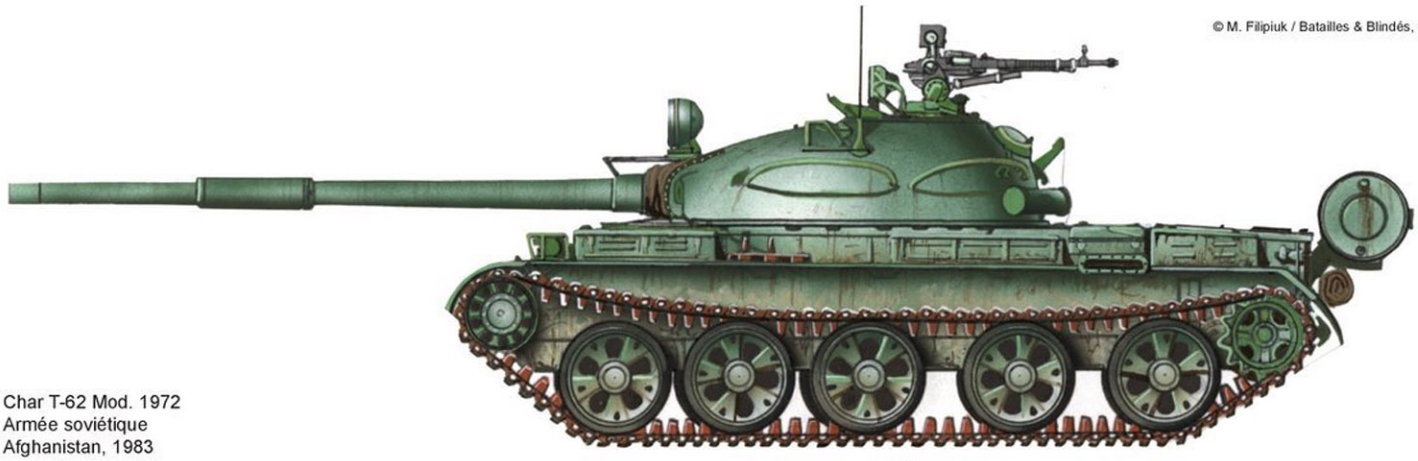
respectable des forces rebelles, perdant du même coup l'avantage conféré par la puissance de feu de leurs machines. Néanmoins et malgré quelques revers comme celui évoqué précédemment, face aux *Moudjahidines*, l'hélicoptère reste l'arme de prédilection des Russes. Qu'en est-il du char ?

Les chars, fers de lance de l'armée soviétique, se révèlent peu à leur aise dans les montagnes afghanes si propices aux embuscades. Ils sont engagés par petits paquets, dans des opérations de reconquête ou de protection des voies de communication ou bien de points sensibles telles que des ponts, des tunnels, des carrefours, etc. Bien souvent, pour ce type d'opérations, l'unité de base employée est la section (trois chars) qui agit en étroite coopération avec l'infanterie et le génie. Ce dernier est un élément essentiel du dispositif soviétique car, en dehors des rares axes goudronnés, les pistes que doivent emprunter les T-55 et les T-62 ont parfois du mal à supporter leurs quarante et quelques tonnes. De plus, la largeur de ces machines – respectivement 3,28 mètres et 3,37 mètres – ne facilite pas leurs déplacements sur des routes plus « habituées » à être foulées par les sabots des mules ou des chameaux que par des chenilles d'acier ! Si les blindés se révèlent inefficaces lors des embuscades, c'est essentiellement à cause du faible débattement en site de leur canon de 100 ou 115mm. Limités à 15° au maximum, ils ne peuvent intervenir sur des objectifs situés trop en hauteur. Cela est encore plus vrai lorsque les Afghans se positionnent en contrebas des routes. Par exemple, le T-54 ne peut pointer son canon en deçà de -4°, ce qui lui interdit le tir en contrepente. Des flancs entiers des montagnes sont ainsi hors de portée de l'armement principal des blindés. La topographie de l'Afghanistan rend les chars soviétiques peu efficients et s'ils sont bien souvent les seuls survivants des embuscades, ils n'assurent aucunement leur rôle. En plus de ces limitations tactiques déjà problématiques, les pilotes doivent aussi composer avec un environnement naturel hostile. Négocier un virage en épingle dans une route de montagne large de moins de quatre mètres ou une descente vertigineuse avec un engin à chenilles de plus de quarante tonnes requiert une concentration de tous les instants. Les mécaniques sont par ailleurs soumises à rudes épreuves : subissant les effets de l'altitude, les moteurs ne peuvent donner toute leur puissance, ce qui ne les empêche pas de consommer de 20 à 30% de carburant en plus ! Pour réduire la fréquence des pannes mécaniques, les équipages sont contraints de respecter un calendrier d'entretien rigoureux qui passe par un nettoyage régulier des filtres à air, des graissages à répétition et une surveillance accrue du niveau des batteries et des liquides de refroidissement. Les opérations de maintenance sont fréquentes, notamment sur les transmissions et les freins soumis à des contraintes hors-normes. L'usure des patins de chenilles et des bandages des galets de roulements est aussi très importante et implique un surcroît de travail ; tâches pénibles pour des équipages nerveusement épuisés !

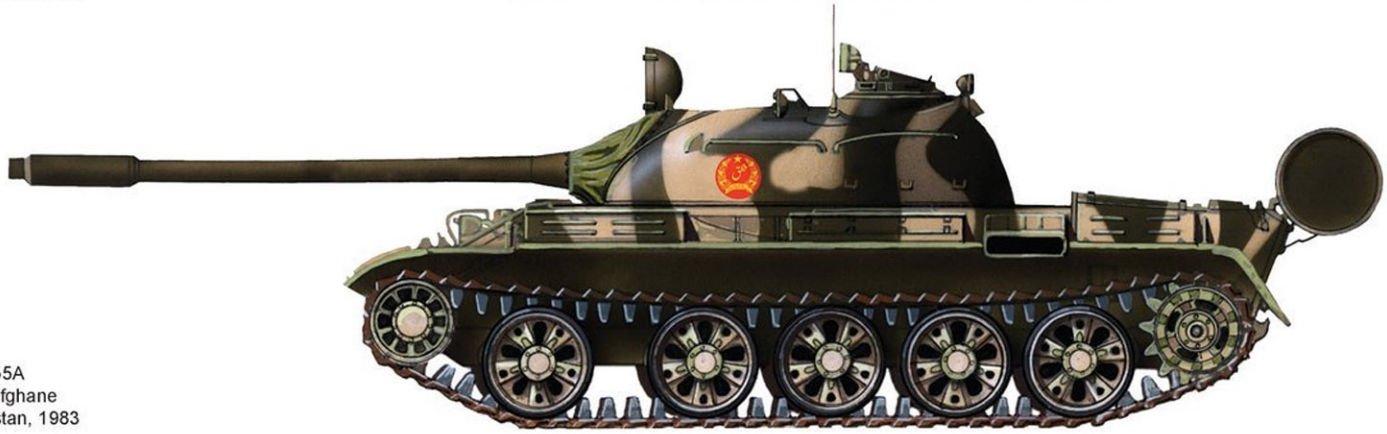
SUITE ET FIN AU PROCHAIN NUMÉRO !

Dans la dernière partie de cet article, nous étudierons les modifications apportées par les stratèges soviétiques dans la composition de leurs convois, en y intégrant notamment de nombreux BTR ainsi que les tactiques développées par ceux-ci pour pallier la menace des Moudjahidines. Nous verrons aussi comment les aéroportés des 103e, 104e et 105e Divisions de la Garde conduiront des opérations de ratissage très inspirées par celles des unités parachutistes françaises, de la Légion et des Commandos de Chasse engagés lors de la guerre d'Algérie. Enfin, et avant de conclure en vous renseignant sur les conditions du retrait d'Afghanistan des troupes soviétiques, nous évoquerons ensemble les tentatives d'infiltration des *Spetsnaz* au sein des *Motaharek*.

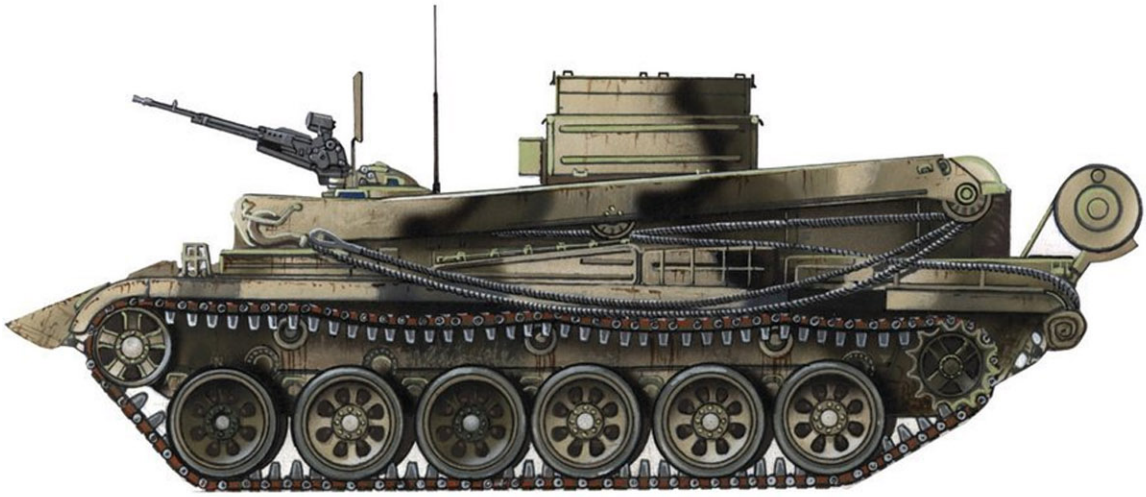
© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005



Char T-62 Mod. 1972
Armée soviétique
Afghanistan, 1983



Char T-55A
Armée afghane
Afghanistan, 1983



Char de dépannage BREM-1
Armée soviétique
Afghanistan, Kaboul, 1986

Char T-34/85
Forces rebelles
Afghanistan, Mazar-i-Sharif, mai 1983

Engin de l'armée gouvernementale capturé par les forces rebelles en mai 1983.

"TIGER JACK" CONTRE LE BARON

COMBATS DE CHARS

EN LORRAINE - 1944

PAR YANNIS KADARI

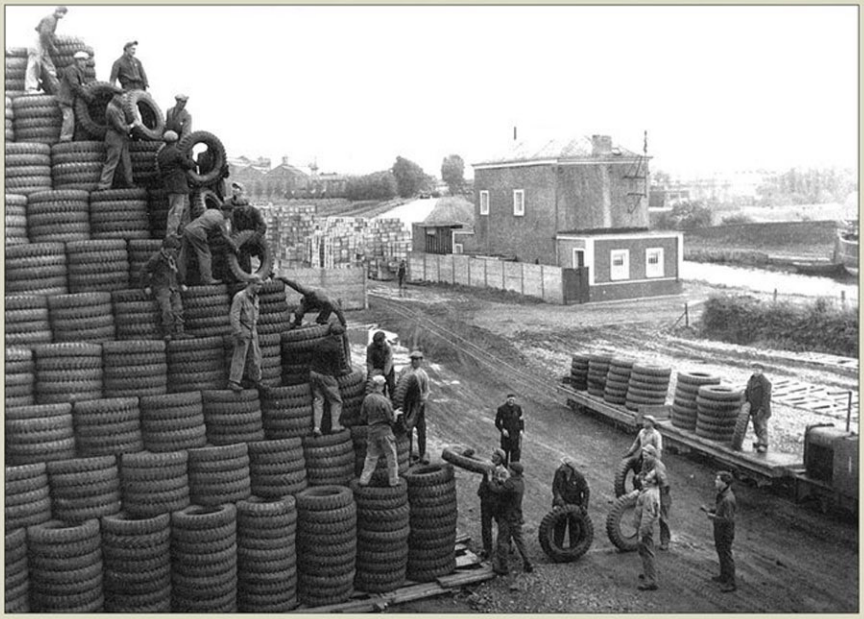
Temporellement engoncée entre le débarquement de Normandie et la contre-offensive allemande des Ardennes de décembre, à quelques exceptions près, la campagne de Lorraine d'automne 1944 figure rarement aux sommaires des revues d'histoire militaire françaises.* A contrario, *elle a été étudiée dans ses moindres détails par nombre d'auteurs américains et allemands. C'est même l'un des thèmes parmi les plus goûtés outre-Atlantique comme outre-Rhin. Rien d'étonnant à cela puisque elle va voir s'affronter l'élite de la* 3rd US Army *du général Patton, dont la* 4th Armored Division *de « Tiger Jack » Wood, et les Panther et* Panzer IV *de la* 5. Panzerarmee *alors commandée par un certain Hasso-Eccard von Manteuffel ! Dans la première partie de cet article-fleuve, nous poserons le contexte général, en Europe et en France, dans lequel la campagne de Lorraine va prendre place. Nous aborderons aussi les dissensions interalliées sur la conduite de la guerre, notamment entre Patton et Monty, et l'arbitrage qu'Ike apportera à ces problèmes. Des dissensions qui auront, et nous le verrons, des répercussions très importantes sur l'affaire de Lorraine. Enfin, nous définirons brièvement la stratégie pensée par le* Führer *pour défendre une région qu'il considère comme faisant partie intégrante de l'Allemagne.

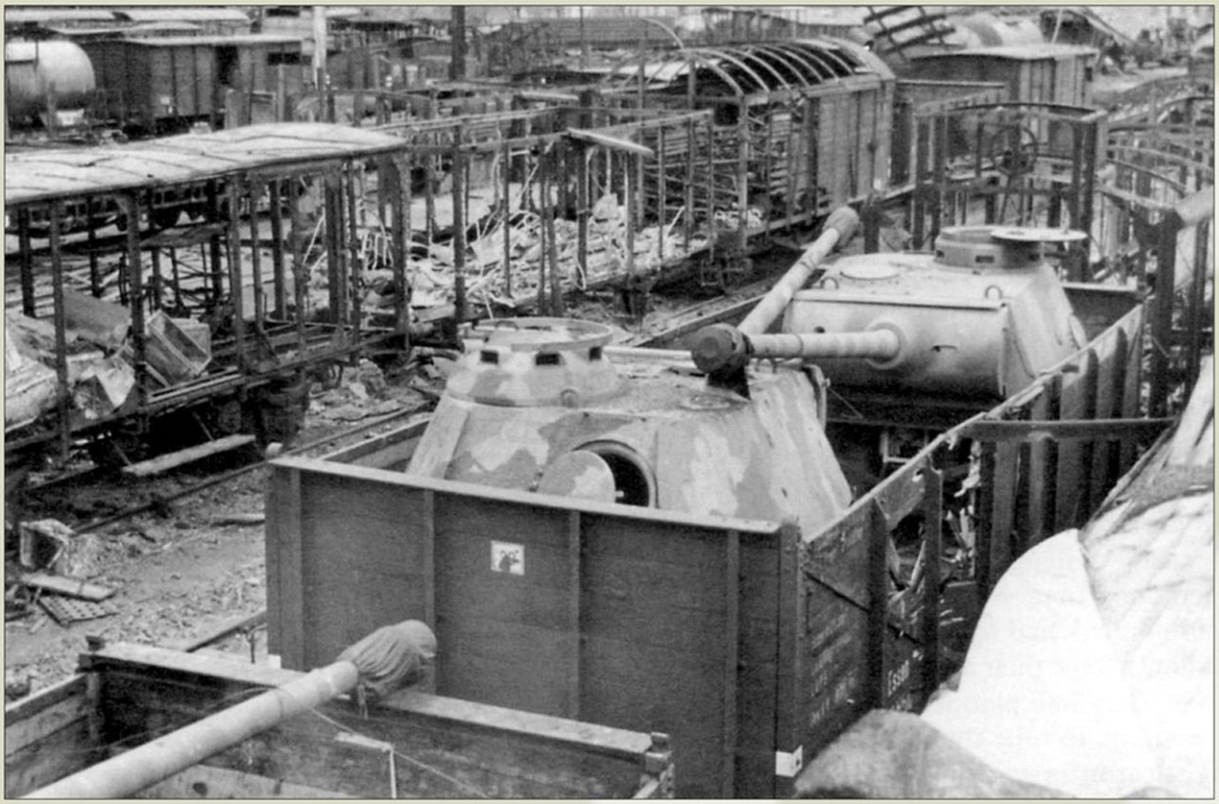
À bien des égards, le premier semestre 1944 est catastrophique pour les armées du *III. Reich*. Sur le front russe, après avoir résisté tant bien que mal aux gigantesques offensives russes, l'*Ostheer* finit par s'effondrer. Numériquement surclassés par leurs adversaires, épuisés par des mois de lutte incessante, confrontés à une pénurie criante de matériels et de ravitaillement, les *Landser* sont expulsés de ce territoire soviétique qu'ils avaient investi quatre ans auparavant. Malgré quelques contre-attaques particulièrement sanglantes pour les armées staliniennes, opérations conduites par des groupements mécanisés et blindés qui interviennent sur les points chauds de la ligne de front afin d'y rétablir la situation – d'où leur surnom de « brigades de pompiers » – des centaines de milliers de combattants allemands, environ 900 000, disparaissent au front, morts, blessés ou faits prisonniers. L'hémorragie est telle que certaines *Infanterie-Divisionen* ne réunissent plus que 2 000 hommes, parfois moins, à peine la taille d'une *Kampfgruppe*. Dans les cieux, pour faire contrepoids à l'aviation soviétique et à ses milliers d'appareils, la *Luftwaffe* dispose d'à peine 500 Messerschmitt et Focke-Wulf . Au sol, en suivant le tracé du front depuis les épaisses forêts de Courlande jusqu'aux contreforts des Carpates, unités de la *Heer* et des *Waffen-SS* n'alignent qu'un total de 300 à 400 Panther, dont une partie seulement est opérationnelle. Les chiffres sont éloquents ! Néanmoins, les unités allemandes exsangues parviennent à se reprendre et à s'accrocher au terrain en Prusse-Orientale, en Pologne et en Roumanie ! À l'automne 1944, à l'est, la situation est globalement stabilisée. Mais combien de temps faudra-t-il aux Russes pour se remettre en mouvement ? À Berlin, nul ne le sait, mais une seule chose est certaine, ce répit va permettre à la *Wehrmacht* d'affecter renforts, matériels et unités nouvellement créées au front occidental.

Car à l'ouest, en Normandie, après plusieurs semaines d'une résistance acharnée débouchant sur une ultime tentative pour renverser la vapeur dans le secteur de Mortain et d'Avranches – Opération « Lüttich » – les unités allemandes ont aussi lâché prise. Des milliers d'hommes ont été perdus au cours du dernier acte de la tragédie normande : la fermeture de la poche de Falaise. Artillerie et aviation tactique ennemies s'en sont donné à cœur joie. Le carnage a été effroyable. Cadavres de soldats mutilés, carcasses de chevaux éventrées, épaves fumantes de véhicules transforment les paysages normands habituellement si bucoliques en une annexe de l'enfer. Le bain de sang est tel qu'un propagandiste américain, un homme ayant assurément le sens des formules et des symboles, parlera de la campagne de Normandie comme d'un « second Stalingrad ». À dessein,

l'image frappe les esprits. De prime abord, elle pourrait même sembler pertinente, surtout à l'aune des chiffres de pertes – 294 000 hommes, 17 000 véhicules, 1 500 chars, 500 canons d'assaut, 1 700 canons – à ceci près qu'*a contrario* du désastre subi par la *6. Armee* piégée sur les rives de la Volga, plus de 30 000 soldats allemands aguerris sont tout de même parvenus à fausser compagnie aux Anglo-américains. Ces derniers les retrouveront, tôt ou tard, sur leur route. Car si l'immense majorité des pièces d'artillerie et des *Panzer* a été perdue ou abandonnée sur place, des unités se replient en plus ou moins bon ordre vers les frontières du *Reich* et marchent vers le *Westwall* et ses fortifications. Quelques combats retardateurs éclatent même ici ou là. Néanmoins, dans le camp allemand, rien ni personne n'est en mesure d'empêcher l'inexorable, c'est-à-dire l'exploitation de la situation par les Alliés qui lancent leurs divisions blindées sur les talons ennemis. À Paris, les combats cessent le vendredi 25 août. La capitale française est libérée. Dans le sud du pays aussi, les choses vont mal pour la *Wehrmacht*. Après avoir débarqué en Provence le 15 août 1944, les divisions américaines d'Alexander Patch, général qui l'année précédente avait procédé avec succès au nettoyage de Guadalcanal, et celles du général de Lattre de Tassigny remontent le long du Rhône, cherchant à faire jonction au plus vite avec leurs *alter ego* venant de Normandie. Cette manœuvre, si elle devait être couronnée de succès, permettrait aux Alliés de prendre dans la nasse les unités allemandes retraitant depuis le sud-ouest de la France, de détruire la *19. Armee* avant qu'elle n'atteigne la trouée de Belfort et de rejoindre la porte de l'Alsace. Mais cette course de vitesse se heurte aux bouchons successivement aménagés par la *11. Panzerdivision*. La « *Gespenter Division* » qui se bat le long du couloir rhodanien parvient en effet à ralentir la poussée alliée. Malgré leurs efforts, les équipages des chars américains ne parviennent pas à triompher de la défense élastique mise en œuvre par le *Generalleutnant* Wend von Wietersheim. Lyon n'est officiellement libérée que le 3 septembre 1944. Et là encore, des milliers d'Allemands parviennent à échapper aux griffes alliées. Sauvés, ces hommes trouveront bientôt leur place dans le dispositif défensif des frontières occidentales allemandes, mais pour ce faire, et notamment pour remettre en état les fortifications du *Westwall*, Berlin doit gagner du temps en retardant au maximum l'avance alliée qui menace de prendre de vitesse la *Wehrmacht*. Hitler le sait, son état-major aussi. Nous verrons un peu plus loin quelles seront les mesures prises à cet effet et quel rôle précis jouera la Lorraine.

Tel est donc le contexte général dans lequel la campagne de Lorraine va se dérouler. Cependant, si l'évocation de la situation militaire allemande est un pré-requis indispensable à la bonne compréhension des affrontements qui nous intéressent ici, elle n'est toutefois pas suffisante. En parallèle, il s'avère nécessaire d'étudier de près les difficultés organisationnelles auxquelles sont confrontés les Alliés ainsi que les dissensions qui règnent





Ci-contre et en bas :

Abondance et pénurie... Tabdus que ces *GI's* aidés par des civils français accumulent des pneus en une sorte de pyramide géante, les Allemands, eux, ne peuvent que constater l'étendue des dégâts sur l'une de leurs gares de triage près d'Essen ! Ici un wagon détruit transportant des tourelles de Panther *Ausf. D* et *Ausf. A/G*.

Mais les apparences sont parfois trompeuses, car malgré l'abondance de matériels et de ravitaillement, les chars de Patton tomberont en panne d'essence au moment même où ils s'élanceront vers la Lorraine. Quant à l'Allemagne, malgré les ravages causés à son industrie de guerre par les bombardiers stratégiques alliés, elle ne produira jamais autant de *Panzer* qu'en novembre 1944 !

US NARA

Tandis que les chars de Patton commencent à subir une pénurie de carburant allant *crescendo*, ceux de Montgomery foncent vers la Belgique et, au-delà, vers les Pays-Bas. Ici, un *Cruiser Tank* Cromwell armé d'une pièce de 75mm et camouflé avec des branchages ouvre la route à une colonne de Sherman.

IWM

entre Montgomery et le chef de la *3rd US Army*, le bouillonnant général Patton. Un Patton dont les Sherman affronteront bientôt les Panther et les *Panzer IV* de la *5. Panzerarmee* commandée par l'un des plus brillants stratèges allemands de la Seconde Guerre mondiale : Hasso-Eccard von Manteuffel.

MONTY ET PATTON, MÊME COMBAT ?

Avant même que le débarquement de Normandie n'ait eu lieu à l'aube du 6 juin 1944, les têtes pensantes et autres experts en stratégie du haut-commandement des forces alliées en Europe, le *SHAEF*, planchent sur la manière dont les choses pourraient

Faute de disposer de suffisamment d'essence pour en assurer le transport dans l'immédiat, Bradley ordonnera à ce que l'artillerie lourde soit momentanément maintenue au-delà de la Seine au moment où les armées américaines avanceront vers l'est à la fin août 1944. Ici, on assiste au démontage d'un obusier lourd M1 de 240mm pesant environ 18 tonnes !

US NARA

tourner pour les *GI's* et les *Tommies*. En substance, l'idée directrice de ces travaux est de définir comment les armées britanniques et américaines, après s'être débarrassées de leurs adversaires dans le bocage normand, pourraient poursuivre leurs efforts pour venir à bout du *Reich* hitlérien en un minimum de temps. Plus précisément, la question posée est de savoir par quels axes de pénétration les Alliés devront aborder l'Allemagne. Quatre options sont étudiées. D'emblée, deux ne sont pas retenues. La première est la route passant par les Ardennes, car la région est jugée bien trop boisée pour être aisément praticable par les dizaines de milliers de véhicules du parc automobile allié. Aussi surprenant que cela puisse paraître, la manœuvre allemande du 10 mai 1940 n'a semble-t-il laissé que peu de souvenirs à Ike et à ses collaborateurs… Comme un fait exprès, ils ne tarderont pas à subir une « piqûre de rappel » en décembre 1944 avec la contre-offensive des *5.* et *6. Panzerarmeen* ! En attendant, pour occuper le terrain, la *1st US Army* du général Hodges est dirigée vers les Ardennes. La seconde option écartée par les membres du *SHAEF* est la possibilité de déboucher en Allemagne via les Flandres car leurs plaines sont trop facilement inondables par les Allemands. Restent donc deux solutions : l'une par un couloir passant par le nord des Ardennes, l'autre par le sud du massif forestier. La route du nord, considérée comme la plus favorable aux chars est confiée au Britannique Bernard L. Montgomery et aux divisions de son *21st Army Group* qui devront progresser en s'appuyant sur les unités de Hodges. Celles-ci assureront la flanc-garde des Anglais. Quant au corridor méridional, qui passe par la Lorraine et qui, *grosso modo*, suit un axe Verdun-Metz/Nancy-Frankfurt, il est du ressort du général américain George S. Patton et de sa *3rd US Army*. Cette stratégie de dédoublement théorisée et voulue par Ike Eisenhower, dans laquelle les troupes de Monty au nord et celles de Patton au sud forment une gigantesque paire de tenailles devant se refermer sur la Ruhr, la Rhénanie et la Sarre, n'est ni plus ni moins qu'une attaque sur un large front qui, selon l'opinion du commandant en chef allié, aura pour effet de submerger les défenses allemandes. On le voit, « Overlord » et sa suite ont été analysés et pensés dans leurs moindres détails, y compris dans l'impérieuse nécessité de stopper durant quelques jours les armées alliées, une fois la Seine atteinte, dans le but de réorganiser leur approvisionnement ; une étape vitale qui pourtant, dans le feu de l'action et dans l'optimisme béat qui semble régner au sein du *SHAEF* à la fin août 1944, sera purement et promptement sautée par les grands chefs de guerre alliés.

En attendant, fin août, début septembre 1944, hormis quelques changements mineurs intervenus dans la stratégie alliée, on peut affirmer que le déroulement des opérations est conforme à ce qu'Ike avait énoncé dans les mois précédant l'invasion de l'Europe occidentale. Tandis qu'Hodges fait mouvement vers les Ardennes et que Patton s'apprête à s'élancer vers l'est en lâchant ses chars en Lorraine, dans le nord de la France, les Sherman, Churchill et Cromwell anglo-canadiens de Monty, filent vers la Belgique en ayant en point de mire les Pays-Bas. Ils investissent Calais, abordent les Flandres et, au passage, neutralisent quelques-uns des sites de lancement des redoutables V-1. Marchant sur les talons d'une armée allemande épuisée et imprudemment considérée comme « *has been* » par Londres et Washington, le *XXX Corps* de Brian Horrocks libère Bruxelles. Anvers suit 48 heures plus tard. Progressivement, dans les bureaux des états-majors alliés comme sous les tentes des

Fin août 1944, début septembre, Ike, que l'on voit ici à bord d'une Jeep, « coupera les vivres » au général Patton pour donner la priorité en terme de ravitaillement à Monty. Après-guerre, certains historiens militaires, dont le Britannique *Sir* Basil Liddell Hart, qualifieront cette décision de « *plus monumentale erreur de toute la guerre* »...

US NARA

champs de bataille, on commence à penser que la guerre pourrait bien être terminée pour Noël. Le 26 août 1944, Ike en personne déclare : « *Deux mois et demi de difficiles combats et voilà qu'approche la fin de la guerre en Europe et que la paix est enfin en vue. Les armées allemandes engagées à l'ouest ont été détruites ou mises en fuite ; Paris est redevenue la capitale d'une France luttant pour sa liberté et les armées alliées progressent irrésistiblement vers les frontières du* Reich ». Et justement ! Pour atteindre cet objectif avant que les problèmes de ravitaillement qui commencent à se faire jour ne deviennent critiques, Montgomery imagine un plan aussi audacieux que complexe qui devrait faire de lui le champion absolu de la cause alliée. Il s'agit bien évidemment de l'opération « Market Garden ». L'idée en tant que telle est simple : un tapis de troupes aéroportées composé des *101st* et *82nd Airborne Divisions* américaines, de la *1st Airborne* britannique, les célèbres « *Red Devils* », et de la 1e Brigade Aéroportée polonaise du général Sosabowski, sera disposé depuis Eindhoven jusqu'à Arnhem via Nimègue. Mission des paras ? S'emparer des ponts qui franchissent les coupures d'eau du secteur, dont le Rhin inférieur, puis les sécuriser. Pourquoi ? Car, ouvrant la voie à la *2nd Army* de Dempsey, les blindés du *XXX Corps* auront à s'engouffrer dans ce corridor et à emprunter les ouvrages d'art protégés par les parachutistes pour rallier Arnhem en 48 heures. De là, à la condition *sine qua non* que le premier volet du plan de Monty ait fonctionné et qu'Arnhem soit tombée entre des mains amies, ce dont personne ne semble douter à Londres, Horrocks et ses

Progression urbaine très prudente pour ce tandem fantassin-blindé. Le char est M5A1. La présence de *duck-bill end connectors* montés sur ses chenilles indiquent que ce cliché date du début de l'hiver 1944. Rappelons que les *duck-bill* servaient à élargir les chenilles afin d'accroître leur surface au sol et donc d'augmenter la mobilité du char sur terrain gras.

US NARA

chars pourront se répandre dans les grandes plaines septentrionales d'Allemagne, s'emparer des hauts-fourneaux de la Ruhr et prendre à revers les derniers défenseurs du *Reich* arc-boutés sur le *Westwall*. Encerclés, privés de ravitaillement, ceux-ci n'auraient alors pas d'autre choix que de capituler en masse après un ultime baroud d'honneur dont la durée est estimée par les experts anglais à dix jours. Optimisme, quand tu nous tiens... En quelques semaines, la route de Berlin serait ainsi ouverte aux *GI's* et surtout aux *Tommies* qui pourraient fêter la nouvelle année 1945 en déambulant sur Unter den Linden. Quant à Staline et aux siens, pris de vitesse, ils seraient dans une position si inconfortable pour négocier le partage de l'Europe avec les puissances anglo-saxonnes qu'ils en seraient réduits à accepter les propositions de celles-ci. Churchill, qui voit là l'occasion de faire un pied de nez aux Soviétiques et de faire sortir du conflit la Grande-Bretagne en bonne place, est séduit par le plan de Monty au point de le soutenir sans vergogne auprès d'Eisenhower. Il est vrai que l'idée qui a germé dans l'esprit de l'officier britannique est brillante, à un détail près toutefois. Elle ne prend pas en compte le fait que les Allemands pourraient réagir en opposant une résistance farouche aux parachutistes et en cherchant à briser ou, tout au moins, à ralentir les pointes blindées de Brian Horrocks. Et c'est très exactement ce qui va se passer, notamment avec l'intervention de deux unités d'élite, deux empêcheuses de tourner en rond qui vont mettre en échec la stratégie de l'Anglais : la *9. SS-Panzerdivision* « *Hohenstaufen* » et la *10. SS-Panzerdivision* « *Frundsberg* » ! La suite, nous la connaissons. Elle pourrait être résumée en écrivant que « Market Garden » fut un fiasco total et particulièrement sanglant pour les aéroportés alliés.

Arnhem est bien loin de Metz, Lunéville, Thionville et Nancy, pensez-vous ? Certes, mais lorsque l'on étudie la campagne de Lorraine, il est important de prendre en compte l'opération planifiée par Montgomery car les prémisses de « Market Garden » vont avoir des répercussions directes sur l'engagement des chars de Patton. Comment ? En offrant un répit aux Allemands, un temps mort qu'ils sauront mettre à profit pour améliorer leur dispositif défensif lorrain. En effet, pour monter la charge de cavalerie du *XXX Corps* vers Arnhem, le vicomte d'El-Alamein a besoin d'un maximum de munitions et surtout de centaines de milliers de litres de carburant. Or, en cette fin d'été 1944, malgré les titanesques moyens logistiques mis en œuvre par les Alliés – on pense au *Red Ball Express* et à la noria de ses 6 000 camions tournant 24/24 heures, à la reconstruction des lignes ferroviaires dans des délais records, aux pipelines, etc. – l'essence, comme les huiles et les graisses utilisées par les blindés et leurs véhicules d'appui et de soutien, sont des produits qui ont ten-

Une équipe d'observateurs avancés américains fait son rapport par radio.

US NARA

dance à se faire rares. *De facto*, malgré des restrictions drastiques, la pénurie guette les Alliés. À titre d'exemple, pour économiser du carburant, le 22 août 1944, l'état-major du *12th Army Group* commandé par Omar Bradley interdira aux obusiers lourds de 240mm de passer la Seine. Des problèmes logistiques d'autant plus aigus, que les armées britanniques et américaines sont hautement mécanisées et qu'elles sont donc de grandes consommatrices d'essence, de gasoil et d'huile. Or, au fil de l'avance très rapide de ces dernières, on constate que non seulement leurs axes de progression divergent, les troupes du *Commonwealth* marchant vers le nord-est tandis que les *GI's* avancent plein est, mais qu'en plus, chaque jour passant, leurs lignes de ravitaillement s'étirent. Pour ne rien arranger, d'une certaine manière, le serpent se mord la queue car, pour rouler et approvisionner les unités combattantes, les GMC et autres Dodge du *Red Ball Express* consomment eux-mêmes de plus en plus de ces précieux liquides qu'ils transportent. Dans son ouvrage de référence sur la question, « *Quand l'or noir coulait à flots* » publié par nos confrères des éditions Heimdal en 2004, Philippe Bauduin précise que le « Red Ball Express *représente un coût exorbitant puisqu'il consomme à lui seul 1 135 500 litres d'essence pour ses propres véhicules, soit près de la moitié du carburant transporté* » !

PATTON EST À SEC !

Or, c'est précisément au moment où les avant-gardes de Patton commencent à se déployer vers l'est pour s'engager dans les marches lorraines qu'Eisenhower donne la priorité en terme de ravitaillement à Montgomery pour soutenir la progression de ses troupes et lui permettre d'amasser des stocks d'essence en vue de préparer « Market Garden ». Une artère logistique est même spécialement créée : la « *Red Lion Route* ». Cette route, qui part de Bayeux, en Normandie, pour rejoindre Bruxelles, est parcourue jour et nuit par des convois constitués de camions anglais mais aussi des véhicules prélevés sur le parc automobile du… *Red Ball Express* ! Et comme si cela ne suffisait pas, arguant de problèmes liés à des pistons défectueux sur plus de mille des camions affectés à son approvisionnement, Montgomery demande et obtient d'Eisenhower 1 500 GMC supplémentaires. Le phénomène des vases communicants jouant à plein, l'essence détournée par Monty au profit de ses chars vient bientôt à faire cruellement défaut à ceux de Patton. À l'instar des engins de la *7th Armored Division* du *Major-General* Lindsay Silvester immobilisés en rase campagne faute d'avoir été ravitaillés alors qu'ils fonçaient vers Verdun, la *3rd US Army* est au bord de la panne sèche. Dans certaines unités, on assiste à des scènes cauchemardesques, les réservoirs de certains chars étant siphonnés pour permettre à d'autres d'avancer de quelques kilomètres supplémentaires ! Furieux de voir ses blindés privés de carburant, Patton, avec sa verve légendaire, déclarera à Ike lors d'une réunion se tenant à Chartres, le 2 septembre : « *si mes hommes peuvent manger leur ceinturon, mes chars, eux, ont besoin de carburant !* » Le même jour, il interpellera Bradley au téléphone en faisant un point avec lui sur sa situation : « *un quart de mon armée est déjà paralysée faute d'essence, demain ce sera la moitié ! Brad', je ne demande pas à ce que l'on me donne l'essence destinée à Monty, je demande juste à recevoir celle qui m'avait été promise. Les Boches sont foutus, démoralisés, mais ce n'est certainement pas Monty, on le connaît, qui arrivera à leur faire mordre la poussière ! Entre le Rhin et les positions de la troisième armée, les Fritz n'ont rien de sérieux à m'opposer. Quant à leur ligne de fortifications, c'est de la poudre aux yeux, même les services de renseignements le disent. J'ai besoin de ce carburant pour finir cette foutue guerre ! C'est à croire qu'il*

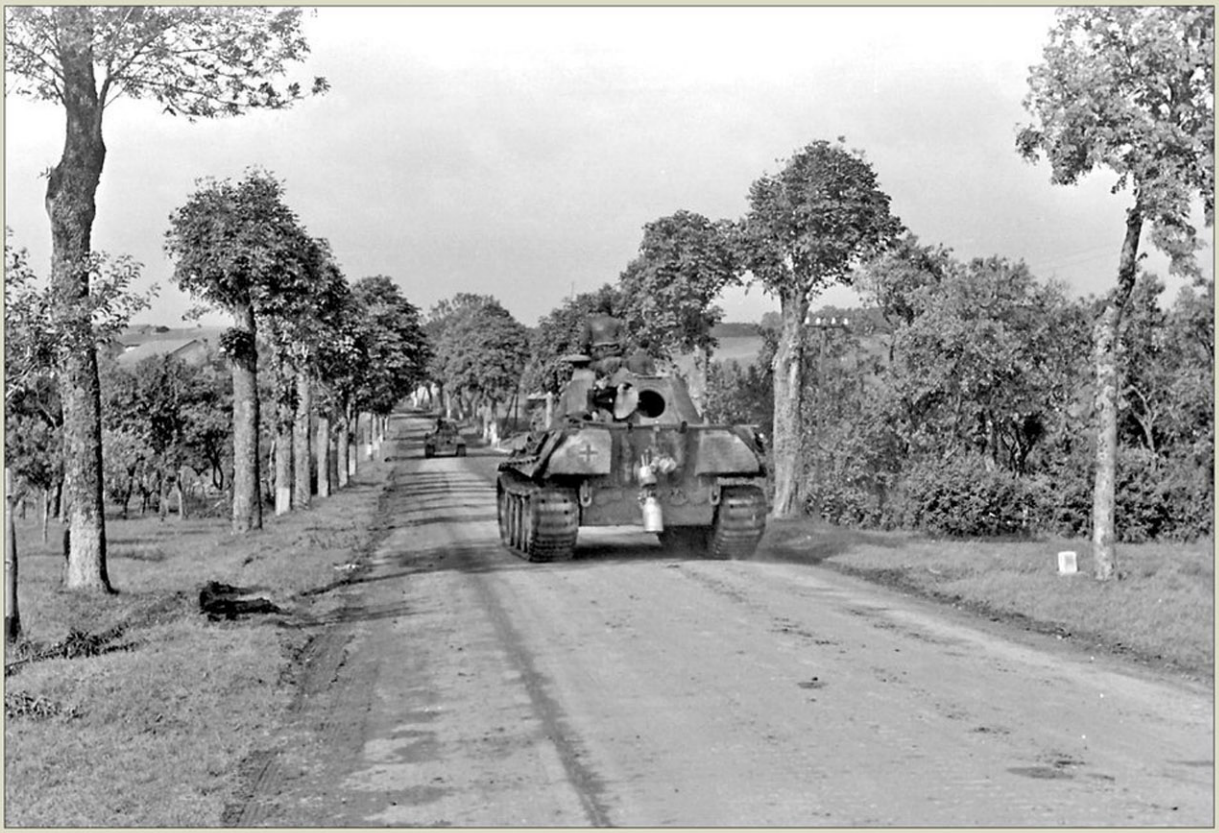
Ci-contre et page suivante :

Ces photos sont connues, certes, mais elles sont superbes et on ne s'en lasse pas ! Ces deux clichés représentent le *Panzerbefehlswagen mit 7,5cm KwK L/48* du *Kommandeur* de la *Panzer-Abteilung 2111* de la *Panzer-Brigade 111* qui combattra en Lorraine.

ECPA-D

[Eisenhower] *est devenu fou ou qu'il a rejoint l'armée anglaise ! Monty fait ce qu'il veut quand il veut et Ike se contente d'approuver : oui Monsieur, bien Monsieur. Brad', tu dois faire quelque chose pour le convaincre de revenir sur sa décision !* » Bradley ne fera rien. Et bien des années plus tard, l'historien britannique Sir Basil Liddell Hart écrira que « *la décision d'Ike fut la plus monumentale erreur alliée de toute la guerre* ». Ainsi, le 31 août, la *3rd US Army* ne reçoit que 117 000 litres de carburant sur les 1 514 000 prévus et attendus ! Quant aux réserves divisionnaires, même si les commandants d'unités ont volontairement surestimé leur consommation quotidienne pour se constituer des stocks tampons, elles sont au plus bas depuis la fin de la campagne de Normandie, progression ultrarapide aidant. Autrement dit, les chars de Patton sont ravitaillés en flux tendu ; que ce flux faiblisse et les blindés sont cloués sur place. Et c'est exactement ce qui est en train d'arriver !

Toutefois, cela n'empêche pas le *Combat Command A* de la *4th Armored Division* d'atteindre la Meuse, le 31 août, à Commercy, à Pont-sur-Meuse et dans d'autres secteurs. Mieux, les chars du *Major-General* John « Tiger Jack » Wood, un officier énergique, agressif et doté d'un caractère bien trempé, un homme dont nous reparlerons plus loin, passent la rivière sur plusieurs ponts qu'ils parviennent à saisir intacts, les Allemands, surpris, n'ayant pas eu le temps de les faire sauter. Immédiatement, les chars sécurisent les têtes de pont tandis que le génie construit de nouvelles passerelles. Cependant, faute d'essence, les équipages de « Tiger Jack » ne peuvent exploiter leur percée. Le document d'archive AG 319.1 préparé par l'état-major de la *4th Armored Division*, début septembre 1944, indique dans le cadre d'un *After Action Report* (compte-rendu d'opération) adressé à George Patton : « *à cause de la pénurie d'essence et des restrictions qui en découlent, la division n'est plus en mesure de conduire d'opérations offensives et doit se contenter de tenir ses têtes de pont sur la Meuse. Seul le* 25th Cavalry *est autorisé à mener des reconnaissances en zone ennemie. Pour ce faire, ses véhicules utiliseront du carburant siphonné dans les réservoirs d'autres engins de la division* ». Et le *Major-General* Wood d'ajouter à l'attention de Patton, à la main et dans la marge du document dactylographié : « *combien de temps encore Ike et ses bureaucrates mettront-ils à comprendre notre situation ? Savent-ils que, si nous avions de l'essence, nous pourrions être en Allemagne dans dix jours ?* » Plus au nord, la *7th Armored Division* du *Major-General* Silvester a momentanément pu se remettre en route et atteindre Verdun. Dans le cadre de ce « *Stop and Go* », les Américains mettent la main sur un pont en bon état mais leur élan est là encore brisé net à cause du manque d'essence. On le constate, et un coup d'œil sur une carte le confirme, les chars de Patton occupent des bases de départ idéales pour franchir la Moselle et attaquer en direction de Metz et de Nancy. Un tel raid les mettrait théoriquement à quelques jours de marche du Rhin et de la frontière allemande. Les Allemands, qui sont encore en train d'organiser leur défense, en ont conscience, tout comme Patton. Mais ce dernier sait aussi que ses réserves de carburant sont proches du zéro absolu et qu'il n'a aucune marge de manœuvre. Bradley, lui, a en effet indiqué que son armée ne recevra plus une seule goutte de carburant avant le 3 ou le 4 septembre. Empli d'amertume, le « patron » de la *3rd US Army* lui répondra : « *Eisenhower n'a de cesse d'évoquer la future grande bataille pour l'Allemagne alors que de notre côté nous ne cessons de lui signaler que les Allemands n'ont pas de troupes valables à nous opposer en Lorraine et que si nous pouvions pousser vers le Rhin maintenant, il l'aurait dans*



Ce duo de Panther fait mouvement sur une route en partie protégée de l'aviation tactique alliée par les arbres qui la bordent. En Lorraine aussi, les « *Jabo* », les chasseurs-bombardiers, causeront de gros dégâts dans les rangs des unités blindées et mécanisées allemandes. La participation des monomoteurs américains P-47 lors de la bataille de Dompaire n'est qu'un exemple parmi d'autres !

ECPA-D

quelques jours à peine sa grande bataille pour l'Allemagne ! Que Dieu nous délivre de nos alliés pour que nous puissions enfin nous occuper de nos ennemis ! »

Patton l'ignore, mais d'ici peu, il pourra s'occuper de ses ennemis comme ceux-ci s'occuperont de lui. En effet, dans la nuit du 2 au 3 septembre, la *3rd US Army* reçoit enfin 94 000 litres de carburant, une « goutte d'eau dans l'océan », certes, mais qui permet aux unités d'éclairage américaines de pousser plus avant leurs investigations des défenses ennemies. Le 4, Patton touche le jackpot avec 920 000 litres d'essence puis, dès le lendemain, 1 800 000 litres. Monty ayant terminé de réunir ses stocks stratégiques, dans les jours qui suivront, l'approvisionnement de la *3rd US Army* ne cessera de s'accroître pour retrouver un niveau normal vers le 10 septembre. Néanmoins, profitant de ce délai de grâce, les Allemands ont rameuté de nouvelles unités sur la route de Patton et de ses combattants. La campagne de Lorraine sera longue, laborieuse et sanglante pour les deux camps. Comment et avec quoi les Allemands s'y préparent-ils ?

LE FÜHRER ORDONNE !

Adolf Hitler n'attend pas la dernière minute pour prendre des dispositions afin de protéger les frontières occidentales du *Reich*, notamment en Lorraine. À peine la poche de Falaise s'est-elle refermée et les Alliés se sont-ils déployés en France qu'il multiplie déjà les directives et les consignes allant dans ce sens. Le 24 août, il dicte à l'intention de Seyss-Inquart, *Reichkommissar* aux Pays-Bas, et des *Gauleiter* Simon, Bürckel et Wagner, ses représentants au Luxembourg, en Lorraine et en Alsace, ainsi qu'aux autorités militaires concernées, un ordre leur prescrivant d'aménager une « *position allemande de l'ouest* » en recourant, partout où cela sera nécessaire, à la levée en masse. Cette position devra comporter un série continue d'obstacles antichars et de fortifications capables de s'appuyer les unes les autres. C'est le *Westwall*. Or, si sur le papier cette ligne fortifiée a de quoi impressionner, dans la réalité, il y aurait surtout de quoi déchanter ! Les ouvrages bétonnés sont là et bien là, mais depuis la victoire de 1940, le *Westwall*, aussi connu sous le nom de « ligne Siegfried », a été négligé avant d'être finalement démantelé. Nombre de pièces d'artillerie, de moyens de transmissions, d'armements légers, etc. ont en effet été déménagés vers les côtes françaises par l'organisation Todt afin d'équiper les bunkers et les blockhaus de l'*Atlantikwall*, le « Mur de l'Atlantique ». Le 28 août 1944, dans le cadre d'une réunion extraordinaire, le *Führer* est informé par le *Reichsminister* Albert Speer, les chefs de l'organisation Todt et les experts du génie, qu'il faudra au minimum de six à huit semaines pour remettre le *Westwall* en état de se défendre. Évaluation optimiste car ces délais ne pourront être tenus qu'à la condition que des mesures radicales soient prises pour aller dans ce sens. Et justement, dès l'aube du 9 septembre 1944, des dizaines de milliers d'ouvriers et de soldats se mettront au travail tout au long du *Westwall*.

Le problème auquel Hitler et ses généraux sont confrontés est simple : il est nécessaire de gagner du temps et donc de freiner la progression alliée par tous les moyens possibles. Le 3 septembre 1944, alors que Patton, estimant avoir raté le coche, peste contre Ike car ses chars sont en panne sèche, le *Führer* distribue ses directives aux unités engagées à l'ouest, et en particulier en Lorraine, pour « *mener des actions retardatrices énergiques, cela afin de disputer chaque mètre de terrain à l'ennemi* » dans le but de « *pouvoir rassembler et déployer de nouvelles unités et développer les défenses de l'ouest* ». Concrètement, l'idée du chef allemand est d'établir un glacis défensif constitué de fantassins qui s'accrocheront aux villes fortifiées, comme Metz, et aux nœuds de communications, tout en interdisant le franchissement des grands fleuves à l'ennemi. Ces divisions d'infanterie seront renforcées par des unités blindées et mécanisées tenues en réserves. En ce qui concerne la

On n'est jamais trop prudent... surtout lorsque l'on se « ballade » à bord d'un « *light* » M5A1 dans un secteur ou des Panther et des *StuG III* peuvent roder ! sans oublier les *Panzerfauste* et les pièces antichars ! Alors, dans un tel contexte, tout est bon pour accroître la protection de son engin : rondin de bois, sacs de sable, etc. Autre particularité intéressante de ce M5A1, ses chenilles « tout acier » ; un détail suffisamment rare sur un char américain de l'époque pour ne pas manquer de le souligner !

US NARA

Lorraine, ces « brigades de pompiers », qui auront pour mission de calmer les ardeurs américaines en opérant au-devant des Vosges et en lançant des contre-attaques sur les axes de progression de la *3rd US Army*, seront principalement formées par six *Panzer-Brigaden* récemment constituées, les *106.*, *107.*, *108.*, *111.*, *112.* et *113.*, ainsi que les *11.* et *21. Panzer-Divisionen* et enfin trois *Panzergrenadier-Divisionen* : les *3.* et *15.* et *17. SS* « *Götz von Berlichingen* ». Pour la plupart, ces troupes sont expérimentées et rompues à la guerre de mouvement. Mais, et ne l'oublions pas, elles sortent de plusieurs semaines de combats intensifs et elles sont loin, très loin même, d'être à effectifs pleins aussi bien en terme de personnels que de matériels. De plus, comme leurs adversaires *yankees* l'ont ponctuellement été, ces unités rapides sont confrontés à d'énormes problèmes logistiques désormais devenus endémiques pour la *Wehrmacht*. Dans certains cas, cela n'empêchera pas les *Panzerschützen* de démontrer à Patton, à Ike et aux Alliés qu'ils ne sont pas encore finis et qu'il convient de compter avec eux, surtout lorsqu'il s'agit de défendre une province historiquement revendiquée par l'Allemagne ; car, dans le contexte des mois de septembre et d'octobre 1944, pour ces hommes, la Lorraine, c'est déjà le *Reich* !

Bien moins impressionnant qu'un Panther ou même qu'un canon antichar, le *Panzerfaust* sera en Lorraine, comme ailleurs, une arme redoutable pour les équipages des blindés alliés ! En octobre 1944, il sortira 400 000 Panzerfauste 60m identiques à celui-ci ; une arme antichar dont la portée utile atteint les 80 mètres.

US NARA

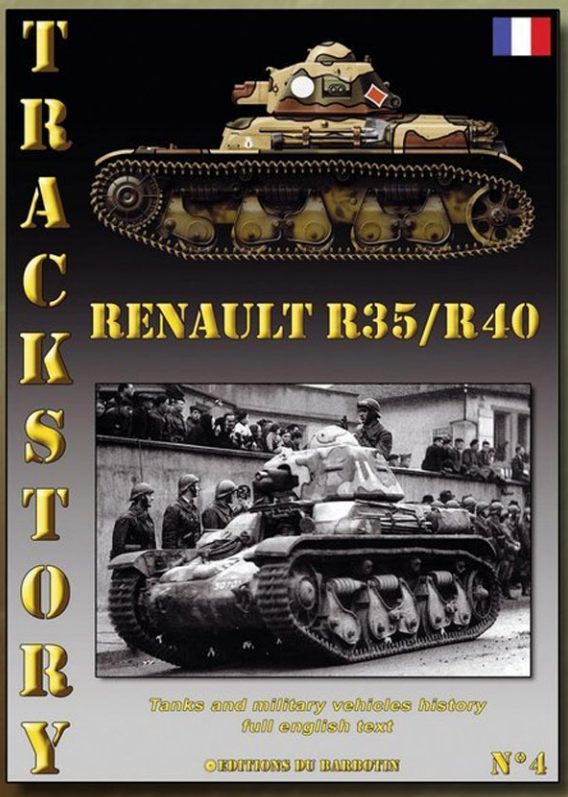
SUITE ET FIN AU PROCHAIN NUMÉRO

Dans la seconde et dernière partie de notre article, nous étudierons en détail les moyens mis en œuvre par les deux camps dans la campagne de Lorraine. Nous nous attarderons ainsi sur la *4th Armored Division* du *Major-General* « Tiger Jack » Wood et sur la personnalité de cet homme, considéré par les historiens des États-Unis comme l'un des meilleurs chefs d'unités blindées de la Seconde Guerre mondiale. En nous appuyant sur des documents d'archive, mis en exergue par Alain Verwicht dans sa revue « Panzer Voran ! », nous disséquerons les unités blindées et mécanisées allemandes confiées à von Manteuffel afin de définir avec précision et réalisme quelles étaient leurs dotations en personnels et matériels. Enfin, nous ferons ensemble le récit des nombreux combats opposant Sherman et *Panzer* qui, durant de longues et effroyables semaines, transformeront la Lorraine en un gigantesque champ de bataille qui, par certains côtés, n'aura alors plus rien à envier au bocage normand parsemé d'épaves de chars.

TRACKSTORY

UNE COLLECTION UNIQUE DE MONOGRAPHIES

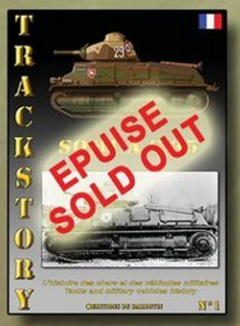
Format 17,5 cm X 24,5 cm - Couverture pellicullée - Dos carré cousu collé
Plus de soixante dix photos d'archives et de détails - Nombreux profils couleurs
Edition bilingue Français / Anglais



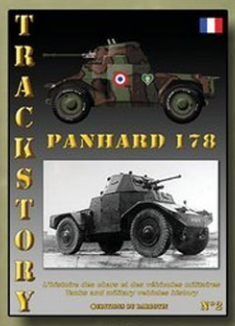
Il est paru ! Available !
TRACKSTORY n° 4
Renault R35 & R40
64 pages dont 12 de profils couleurs

L'histoire complète et détaillée d'un véhicule de sa conception aux combats, les différentes versions, les pays utilisateurs, marquages, camouflages, etc...

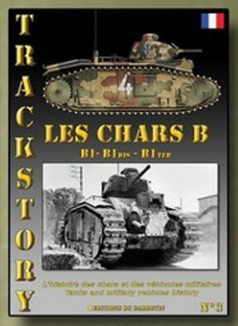
Complete and detailed history of a vehicle of its design to the operations, the various versions, markings and camouflages, etc...



n° 1 :
Somua S35



n° 2 :
Panhard 178



n° 3 :
Chars B1 / B1 bis

AN UNRIVALLED COLLECTION OF TANK MONOGRAPHS

Size 17,5 cm X 24,5 cm - Full bilingual edition
More than 70 archives and details photos - Colour profiles

Bon de souscription / Subscription form

Trackstory n°2 - PANHARD 178 .... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total ☐
Trackstory n°3 - Chars B1/B1bis .... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total ☐
Trackstory n°4 - Renault R35/R40.... exemplaire(s) à 14,50 € + frais de port - Total ☐

**** Frais de port 3,00 € pour la France, CEE 4,00 € par numéro commandé (others countries, please contact us).***
Pour 3 numéros commandés, frais de port 7,00 € pour la France, CEE 9,00 €

Nom / Name : Prénom / First name :
n°, rue / Street, number :
Code Postal : Ville/City : Pays / Country :
Email : Téléphone / Phone :
Je joins mon règlement / Payment by :
France uniquement : Chèque bancaire Chèque postal Mandat postal VISA Eurocard Mastercard
Autres pays /Others country : VISA Eurocard Mastercard uniquement / only
Numéro de carte/ credit card number :
Expire le /Expiry date : Nom du porteur /credit card holder's name :
Date et signature :

Editions du Barbotin - 25, rue des Jardins - 91160 BALLAINVILLIERS - France
Email : ed-barbotin@wanadoo.fr - website : http://perso.wanadoo.fr/minitracks
Téléphone - Phone number : (33) 01-69-01-62-40

Par Przemyslaw Skulski

Josef Stalin 2

Le char de la Victoire soviétique (2e Partie : les JS au combat)

LE JS-1 AU COMBAT

En février 1944, la totalité des régiments blindés lourds de l'armée Rouge – les Soviétiques les désignaient aussi comme régiments blindés de rupture – équipée de chars KV reçoit des « Stalin ». La *Stavka* en profite pour refondre ces unités en définissant de nouvelles tables d'organisation et d'équipement (TOE) ; c'est aussi à ce moment que certaines d'entre-elles deviennent des troupes de la Garde. Simultanément, de nouveaux régiments sont constitués, recevant eux aussi des JS. Ces régiments sont articulés autour de quatre compagnies blindées, totalisant 21 chars, d'une compagnie d'infanterie spéciale dite « *Tankodesantniki* » ou « *Tank Deseant* », c'est-à-dire transportée sur les blindés eux-mêmes, d'une batterie antiaérienne, d'une section du génie, d'un groupe médical et d'un groupe des transmissions. L'équipage des « Stalin » est de quatre hommes : deux lieutenants (le chef de char et le pilote) et deux sous-officiers ou militaires du rang (canonnier et chargeur). Si les officiers ont été sélectionnés pour leur expérience des engins lourds, nombreux sont en effet ceux qui ont combattu à bord de KV ou de Churchill ; il n'en va pas de même pour les autres membres de l'équipage. Pour la plupart, ces derniers sortent à peine des écoles. Ce détail aura une importance capitale lors des premiers engagements des JS.

L'une des premières unités de « Stalin » à étrenner ses chars au combat est le 13e Régiment Blindé lourd de la Garde. Le 15 février 1944, le 13e Régiment est expédié en Ukraine, dans le secteur de Fastov-Belaya. La mission de ses 21 JS-1 est d'appuyer les T-34 de la 109e Brigade blindée (16e Corps d'armée blindé de la 2e Armée blindée) dans leur assaut du village de Lisyanka qui se trouve être défendu par des éléments du *III. Panzerkorps* du *General der Panzertruppen* Hermann Breith. À peine débutée, l'offensive vire à la catastrophe, de nombreux engins de la 109e Brigade blindée étant détruits par des Panther, des *Panzer IV* et des *StuG III* camouflés aux abords de la localité. Pour forcer la décision, les soviétiques engagent cinq de leurs JS-1, espérant que leurs canons de 85mm prendront le dessus sur les 75mm de l'ennemi. Arrivés à moins de 600 mètres des isbas marquant la limite du village, les « Stalin » sont engagés par les *Panzer* qui n'en font qu'une bouchée. En une poignée de secondes, les cinq blindés russes sont détruits, certains ayant simultanément été touchés par sept obus perforants ! Aucun membre des équipages des « Stalin » ne sortira vivant de ce traquenard… Un rapport concernant le fiasco des nouveaux blindés a été rédigé par un expert dépêché sur place par Moscou. Jusqu'à aujourd'hui, il n'avait jamais encore été publié en Occident. Voici un extrait de la conclusion de ce texte : « *Le char Stalin s'est montré peu efficace au combat. Sur les cinq machines détruites, trois ont pris feu, une a explosé. Les blindages n'ont pas résisté aux impacts des obus allemands de 75mm. Certaines plaques d'acier se sont déformées. De nombreuses soudures ont lâché. Au-delà des considérations purement techniques et du*

manque d'expérience des équipages, il apparaît que cet assaut a été organisé et conduit en dépit du bon sens. L'artillerie n'a pas été sollicitée pour ramollir la défense ennemie. Aucune escorte de fantassins n'a accompagné les chars au combat. Aucun accompagnement de chars moyens [T-34/76 – NdT] *n'avait été prévu* ». Quant au bourg de Lisyanka, il ne tombe que le lendemain, après que le bourg ait été évacué par des Allemands contraints d'abandonner leurs machines pour cause de panne sèche ; 16 Panther, 2 *Panzer IV* et 2 *StuG* tombent ainsi entre les mains des Russes [Selon des sources soviétiques – NdT]. Bien que ces machines furent sabordées par leurs propriétaires, le butin est si conséquent que les propagandistes du Kremlin sautent sur l'occasion pour présenter le « char de la Victoire », celui qui les conduira jusqu'à Berlin et qui, pour ne rien gâcher, porte le nom du camarade Staline lui-même ! Un mois plus tard, le 15 mars 1944, le 13e Régiment Blindé lourd de la Garde est à nouveau engagé dans une opération offensive, toujours en Ukraine, mais cette fois-ci dans le secteur d'Ouman. Rattachés à la 50e Brigade Blindée, les JS-1 partent au combat dès l'aube. Une heure plus tard, cinq ont été réduits en miettes par des 8,8cm de la *Flak*, trois ont été victimes de pannes mécaniques et un a achevé sa carrière… au fond d'une rivière, pour cause d'erreur de pilotage !

Le premier engagement opposant des JS-1 à des Tiger I a lieu le 4 mars 1944, en Ukraine, dans le cadre de l'opération russe de « Proskurovsko-Chernovitsky ». Les « Stalin » appartiennent au 1e Régiment Blindé lourd de la Garde du *Polkovnik* (colonel) Bulanov. Les *Panzerkampfwagen VI Ausf. E* sont ceux d'une *Tiger-Kompanie* de la *schwere Panzer-Abteilung 503*. Le résultat de ce match au sommet est sans appel, les « lourds » allemands expédiant trois JS-1 au tapis, dont un détruit à 1 800 mètres ! Du côté de la *schwere Panzer-Abteilung 503*, on enregistre deux machines endommagées, dont une devant être renvoyée en usine en Allemagne. Le match retour entre les poids lourds allemands et russes a lieu le 16 mars, un groupe de Tiger parvenant à embusquer une compagnie de JS-1. Deux blindés soviétiques sont mis en flammes. Les équipages coincés dans les machines disloquées brûlent vifs. Entre temps, le 8, des *Pak 40* ont aussi détruit à moins de 200 mètres deux « Stalin » du 1e Régiment Blindé lourd de la Garde. Le premier porte les marques de huit impacts de 7,5cm, le second de quatre coups au but ! À l'évidence, et c'est aussi la conclusion des stratèges soviétiques, le JS-1 et sa pièce D-5T de 85mm sont très inférieurs à leurs adversaires. Le *GBTU* (*Glavnoe BroneTankovoe Upravlenie* – Direction Centrale des Blindés) recommande alors que le char soit retiré des champs de bataille afin de bénéficier d'un blindage accru et d'une arme plus puissante. Ces suggestions demeurent lettre morte car le JS-2, qui répond pleinement aux attentes des tankistes soviétiques, commence à massivement arriver au front.

LES JS-2 AU COMBAT

Compte tenu de son canon D-25T de 122mm alimenté par des munitions à fragmentation et hautement explosives, le JS-2 apparaît bien vite aux yeux des *Panzerschützen* comme un adversaire autrement plus coriace que son cadet, le JS-1. Bien qu'au moins un JS-2 ait été engagé pour évaluation dans le secteur de Korsun en février 1944, le « Stalin » deuxième du nom connaît réellement son baptême du feu lors de la libération de l'Ukraine, et plus précisément dans les secteurs de Proskurovo, Tchernigovskaya, Umansko et Botochskaya. Deux régiments équipés du nouveau blindé y sont engagés. Il s'agit du 11e Régiment Blindé lourd de la Garde et du 71e. C'est ce dernier, intégré au sein de la 1e Armée Blindée de la Garde, qui va remporter le plus de victoires lors de ses premières batailles. En deux semaines de combats ininterrompus, le 71e Régiment Blindé lourd de la Garde va détruire 3 semi-chenillés, 10 pièces antichars et 41 Tiger et Elefant pour la perte de seulement 8 de ses JS-2. C'est en tous cas ce qui apparaît dans les très officielles

Briefing matinal à l'ombre du canon de 122mm d'un JS-2 entre un officier soviétique et des équipages polonais. Nous sommes en 1945, à quelques semaines du dernier assaut vers Berlin.

Coll. Przemek Skulski

colonnes du journal de marche de l'unité ; en fait, la réalité du terrain diffère des données livresques, car nombre des Tiger et des Elefant réduits à l'état d'épaves par les chars russes n'étaient « que » des *StuG III*, des *Marder* et des *Panzer IV*. Engagés à longues distances, la plupart d'entre-eux ne put répliquer.

Quoique ! Les archives du 71e Régiment Blindé lourd de la Garde montrent tout de même que la partie ne fut pas si aisée pour les équipages de JS-2. Nous reproduisons ici quelques exemples tirés d'un rapport de pertes daté de la fin avril 1944 : « *Le char n°4024 a été engagé par un chasseur de chars Ferdinand à une distance de 1 500 à 2 000 mètres. L'équipage n'a pas pu répliquer car le mécanisme de mise à feu du canon était défectueux. En manoeuvrant pour échapper aux feux ennemis, le JS-2 a reçu cinq obus dans son arc frontal, sans pour autant subir de dommages. Entre-temps, un autre Ferdinand s'était rapproché du n°4024, par le flanc droit, à moins de 600 mètres, sans que l'équipage ne s'en soit rendu compte. Le JS-2 a alors été frappé par un projectile disloquant son compartiment moteur. L'équipage a évacué. Le char a pris feu puis explosé. Le JS-2 n°4025 a été touché de plein fouet par un obus de 88mm tiré par un Tiger à une distance de 1 000 mètres. Le pilote du char a été sévèrement blessé par l'éclat d'obus. Le blindé a pris feu. Après avoir reçu trois obus de 88mm tirés par un Tiger à une distance évaluée à 1 000/1 500 mètres, le JS-2 n°4032 a été détruit par un autre Tiger embusqué à moins de 500 mètres. En pénétrant le blindage, le projectile a mis le feu aux munitions puis au carburant. Le char n°4026 a été laissé en flammes par son équipage, après avoir été touché à trois reprises par des obus de 88mm à moins de 500 mètres. Pilote et chef de char blessés. Le char n°4027, qui opérait séparément du régiment dans la zone d'Iggisk a reçu deux coups directs, l'un dans la tourelle, l'autre dans le compartiment moteur. Les membres d'équipage installés en tourelle ont été tués, le pilote a été gravement blessé. Le char a dû être abandonné en territoire ennemi car les* T-III, T-IV *et* T-VI *n'ont pu être stoppés.* » – À noter que chez les Soviétiques, « T » était l'abréviation de « *Panzer* » ; *T-III* signifiait donc *Panzer III*.

Côté allemand, l'entrée en lice du JS-2 n'est pas vraiment ce que l'on pourrait appeler une bonne nouvelle, d'autant que contrairement à ce que l'extrait du rapport publié ci-dessus laisse entendre au sujet du char n°4027, les *Landser* ne parviennent pas à mettre la main sur un exemplaire, même endommagé, du nouveau blindé soviétique. Les premiers compte-rendus envoyés à Berlin sont d'ailleurs des modèles d'imprécisions, à l'image de celui-ci : « *Nouveau char ennemi lourdement armé et blindé repéré. Équivalent au Tiger. Futur char lourd standard de l'armée soviétique. Extrêmement difficile à combattre* ». Pour l'anecdote, ces lignes seront reprises dans la table d'identification des chars soviétiques portant la référence H.Dv.469/2a qui sera distribuée aux équipages de *Panzer*. Elles ne seront illustrées que par une silhouette noire très approximative. En attendant, au fil des semaines, de plus en plus de JS-2 sortent des usines et rejoignent le front comme c'est notamment le cas pour la bataille de Targul Frumos, en Roumanie, où ils affrontent des Tiger I de la *Panzer-Grenadier-Division* « *Grossdeutschland* ». Là encore, les *Panzerschützen* semblent découvrir l'existence de la machine soviétique puisqu'ils ont conclu que les chars qui les engagent à 3 000 mètres depuis les hauteurs environnantes doivent être des Tiger capturés et réutilisés par l'ennemi. Au cours de ces combats, trois JS-2 seront détruits par les lourds allemands qui, de leur côté, ne subiront aucune perte. Cet exploit vaudra à l'*Hauptmann* Klemz qui conduisit l'assaut de recevoir la *Ritterkreuz*.

De leur côté, en juin 1944, les JS-2 du 71e Régiment Blindé lourd de la Garde, dont nous avons précédemment suivi le parcours, vont grossir les rangs de la 4e Armée Blindée. Avec cette dernière, ils vont se battre dans les secteurs de Sandomierz et de Lvov avant de prendre part aux offensives finales pour s'emparer de la Silésie, de Berlin puis de Prague. C'est dans ce contexte qu'aux côtés des T-34/76 et T-34/85 du 6e Corps blindé de la Garde, pour la première fois, les JS-2 du 71e vont découvrir puis affronter les tout nouveaux Tiger II, près de Sandomierz. La bataille a lieu au sud-ouest de la ville polonaise après que, le 10 août 1944, des éléments soviétiques aient franchi la Vistule de vive force pour établir une tête de pont sur la rive occidentale du fleuve. L'affaire débute le 11, alors que les chars soviétiques sécurisent les abords des localités de Szyldów et d'Ogledów. Dans la journée, quelques Panther, appartenant probablement à la *16. Panzer-Division*, viennent se frotter aux T-34/85 qui les attendent à défilement de tourelle. Évoluant dans un terrain sablonneux et limoneux, malgré leurs chenilles larges, les *Panzer* sont considérablement ralentis au point d'éprouver les pires difficultés pour manœuvrer à leur guise. Les blindés allemands sont alors pris pour cibles par les canonniers ennemis qui, profitant de la situation, enregistrent huit victoires, là encore selon des sources officielles soviétiques. Entre temps, le 9, les Tiger II de la *schwere Panzer-Abteilung 501* de l'*Oberstleutnant* von Legat – moins ceux de la *1. Kompanie* – sont arrivés tout droit d'Allemagne, précisément d'Ohrdruf, pour gagner les avant-postes allemands et participer à la réduction de la tête de pont de Sandomierz. Débarqués en gare de Koniecpol, près de Kielce, les blindés ont ensuite fait mouvement par leurs propres moyens pour rejoindre leur zone de concentration. Malgré la faible distance à parcourir, de l'ordre d'une douzaine de kilomètres, certains chars lourds semblent avoir été victimes d'avaries ; rappelons que le Tiger II vient à peine d'entrer en service et qu'en plus de ses défauts liés aux limites techniques de l'époque, il souffre classiquement de nombreux « problèmes de jeunesse ». À ces soucis, il faut ajouter des difficultés d'approvisionnement puisque les Tiger II devront patienter deux jours supplémentaires pour obtenir le carburant nécessaire à leur opération. Quarante-huit heures de répit qui permettront aux

Ces JS-2 ne sont pas soviétiques mais polonais. Ils appartiennent au 4e Régiment Blindé lourd.

Coll. Przemek Skulski

Hiver 1944-45, une colonne de JS-2 russe fait une halte dans une ville de Prusse-Orientale venant d'être conquise. Ce cliché permet d'apprécier l'allure massive et bestiale du « Stalin », un blindé qui ne manquera pas d'impressionner les soldats allemands ayant à le combattre à l'aide de *Panzerfauste* !

Coll. Przemek Skulski

équipages soviétiques de peaufiner leur défense. Le 12 au soir, à la veille de la contre-attaque allemande vers la vallée de Szyldów et d'Ogledów, la *schwere Panzer-Abteilung 501* ne dispose que de 11 Tiger II opérationnels ; les autres sont en réparation. En face, les Soviétiques alignent 29 T-34/76, 14 T-34/85, 11 JS-2 et un JS-1 appartenant à quatre unités différentes dont le 71e Régiment Blindé lourd de la Garde. Pour les appuyer, deux régiments d'automoteurs, les 1893e et 385e, sont sur place ainsi que deux régiments d'artillerie. Les chars sont disposés à défilement de tourelle, bien embusqués derrière des dunes parsemées d'arbustes, des replis du terrain, des habitations ou encore au cœur de bosquets. Les équipages ont reçu pour consigne de laisser approcher les chars adverses au plus près et de n'ouvrir le feu qu'au tout dernier moment, c'est-à-dire à 400 mètres maximum. Tout a été pensé pour faire de la vallée de Szyldów et d'Ogledów le tombeau de la *schwere Panzer-Abteilung 501* ! L'attaque allemande débute sur les coups des 7h00 par un barrage d'artillerie qui ne dure que quelques minutes. Faute de munitions, les artilleurs doivent rapidement cesser le feu. Bientôt, les premiers Tiger II se présentent sur la ligne de crête avant de s'engager dans la vallée pour ensuite déboucher dans le secteur de Szyldów. Suivis par quelques semi-chenillés transportant des *Panzergrenadiere*, les Tiger II évoluent en *Keil*, une formation triangulaire (avec une base très large) particulièrement bien adaptée aux assauts blindés. Dans le but de se couvrir mutuellement, chaque char se tient à une distance d'une centaine de mètres de ses voisins. L'un des chefs de char russe, positionné en avant par rapport au reste du dispositif soviétique, transmet par radio à ses supérieurs : « *Les chars ennemis sont en route. Je ne peux pas les voir mais je les entends. Il sont en train de progresser vers la vallée* ». La bataille débute quelques minutes après cette transmission. Les Tiger II sont engagés par les T-34. Car conformément aux tactiques soviétiques, les JS-2 sont gardés en arrière, sur la colline n°272, d'où, à l'aide de leurs 122mm, ils peuvent engager à longue portée ce qu'ils pensent encore être des Panther ; rappelons-le que le Tiger II était encore inconnu des Russes à ce moment de la guerre. Néanmoins, vers 9h00, plusieurs chars lourds soviétiques se mettent en mouvement vers le bourg de Mokre afin de se rapprocher de l'épicentre des combats. Deux Tiger II sont alors touchés de plein fouet par des tirs de « Stalin » ayant ouvert le feu à 700 mètres de distance. Faire le récit détaillé de cet accrochage décousu n'aurait ici guère de sens. Il convient néanmoins d'en retenir que sur les onze Tiger II engagés par la *schwere Panzer-Abteilung 501*, cinq au moins seront perdus, dont un purement et simplement abandonné par son équipage. Quant aux revendications soviétiques, elles sont pour le moins surprenantes ! Une unité russe de T-34 engagée à Szyldów et Ogledów allant jusqu'à comptabiliser à elle toute seule la destruction de vingt Tiger II ?!

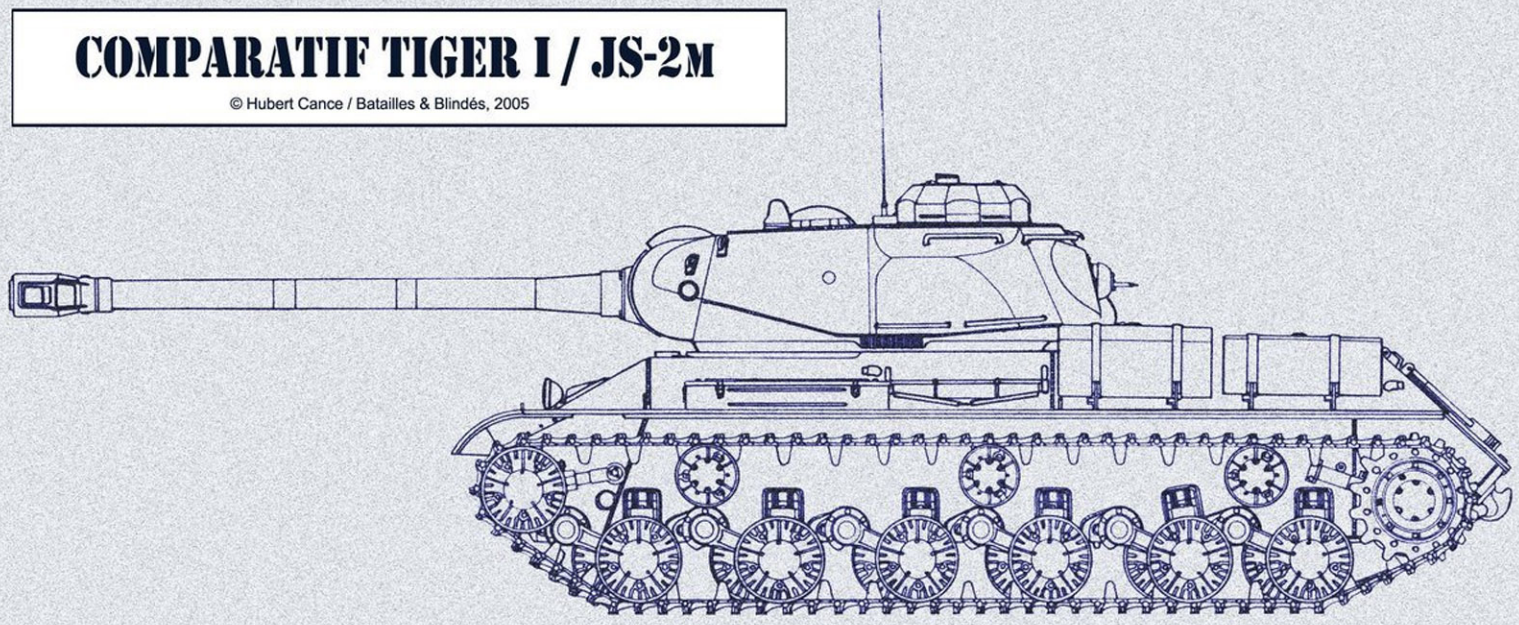
Après cet épisode polonais, JS-2 et Tiger II se retrouveront à d'autres occasions, en Hongrie et bien sûr en Allemagne, y compris lors du dernier rush de Joukov dans le secteur des Hauts de Seelow où les chars de la *SS-Panzer-Abteilung 502* commettront un carnage dans les rangs des « Stalin » marchant vers Berlin.

JS-2 VERSUS TIGER ET PANTHER

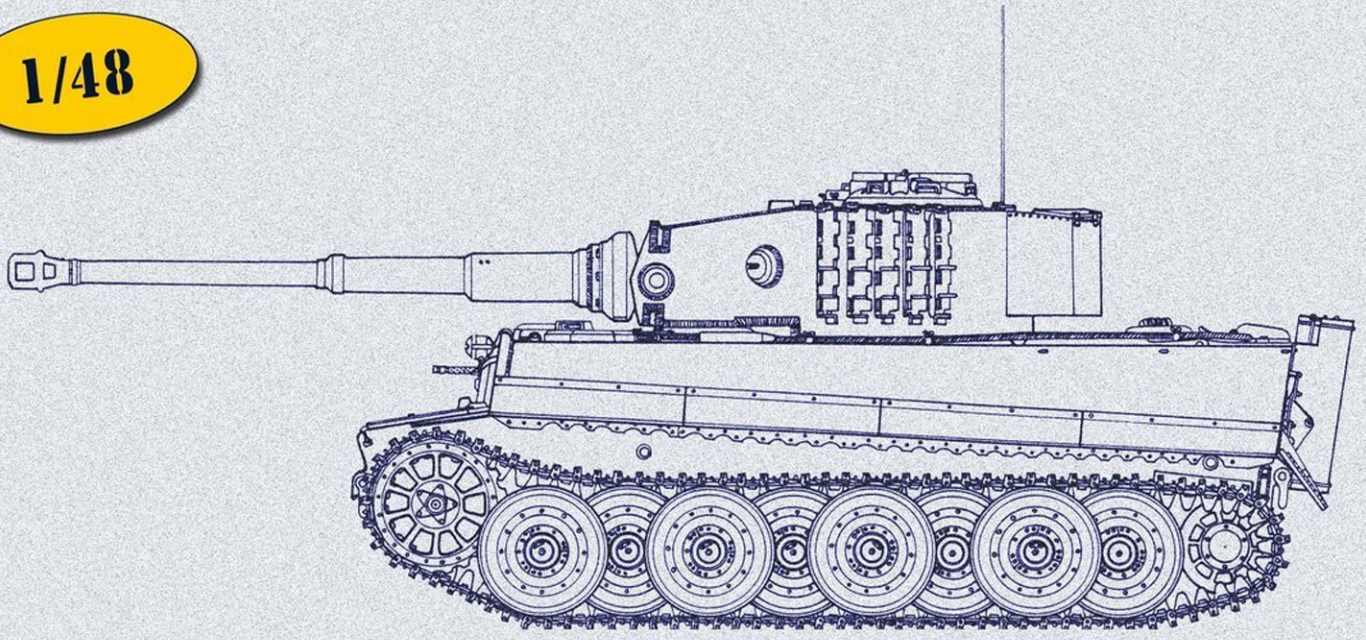
Établir des comparatifs techniques entre différents modèles de chars est un exercice délicat et périlleux, ce pour deux grandes raisons. D'une part, il convient de ne comparer que ce qui est comparable. Lapalissade pensez-vous ? Pas si sûr, surtout au regard des textes fleurissant ici où là et qui, par exemple, mettent en compétition Sherman et Tiger... D'autre part, il ne faut pas perdre de vue qu'un char n'est qu'un élément évoluant au sein d'un ensemble interarmes bien plus vaste et qui, souvent, fait appel à l'infanterie, l'artillerie, voire l'aviation tactique, etc. Ainsi, une machine peut avoir un désavantage technique a priori significatif par rapport à une autre mais, en situation de combat, ce « défaut » peut être estompé par l'action des autres composantes du système d'armes. Enfin, il est aussi nécessaire de contraster le résultat de tels « matchs » en y intégrant le facteur humain. Formation des équipages, expérience, motivation ont

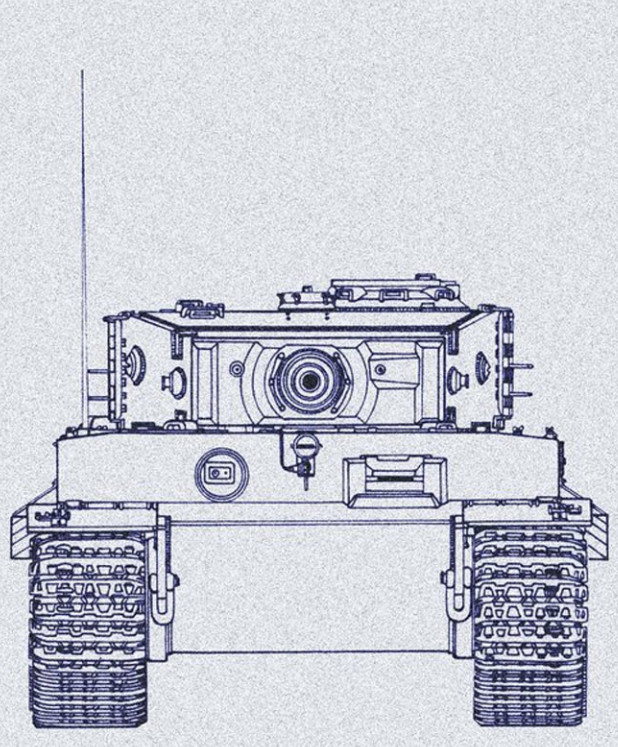
COMPARATIF TIGER I / JS-2M

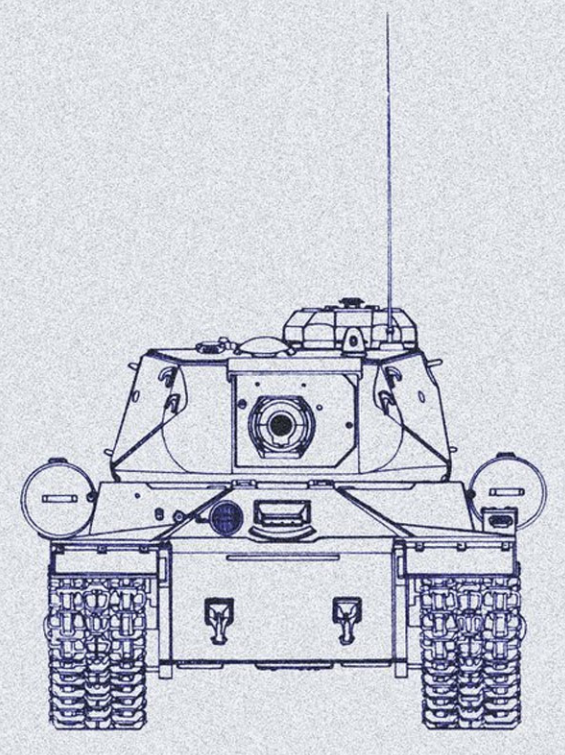
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005



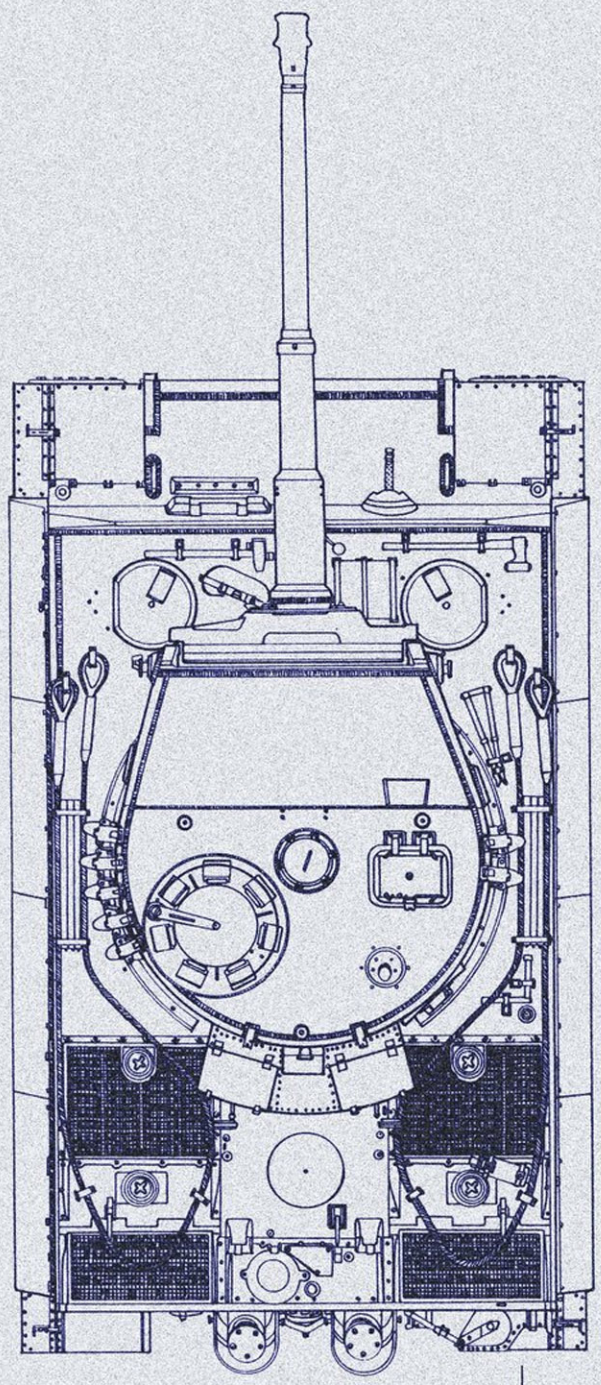
1/48

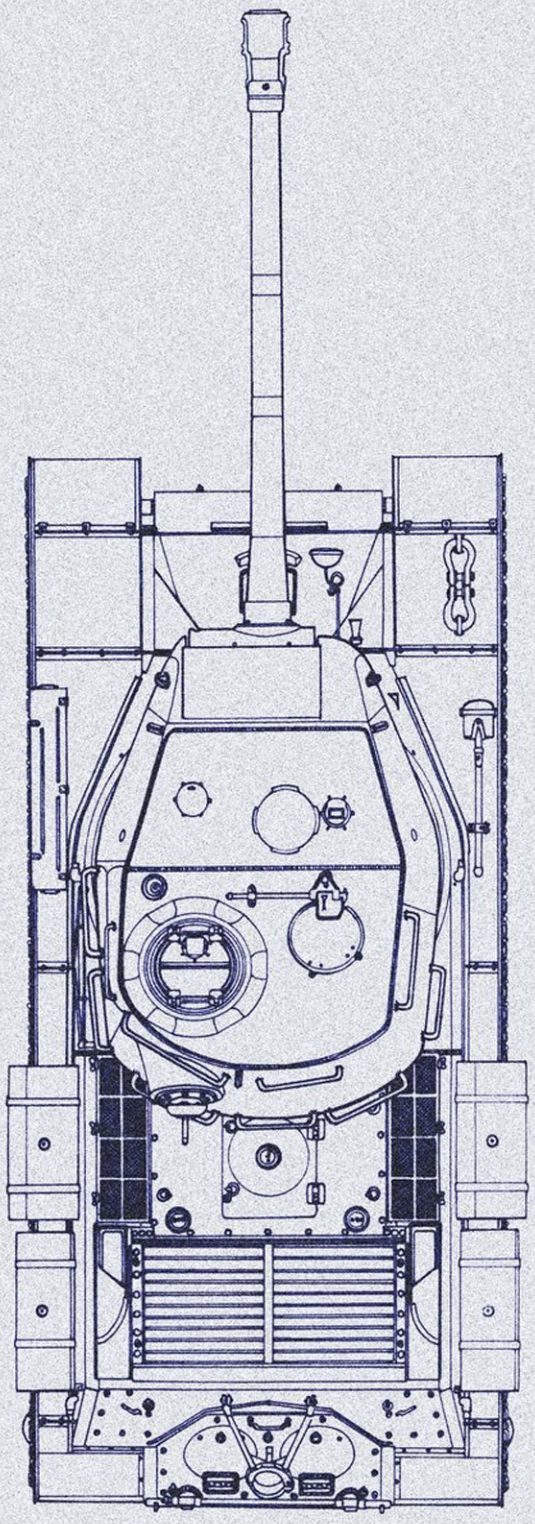


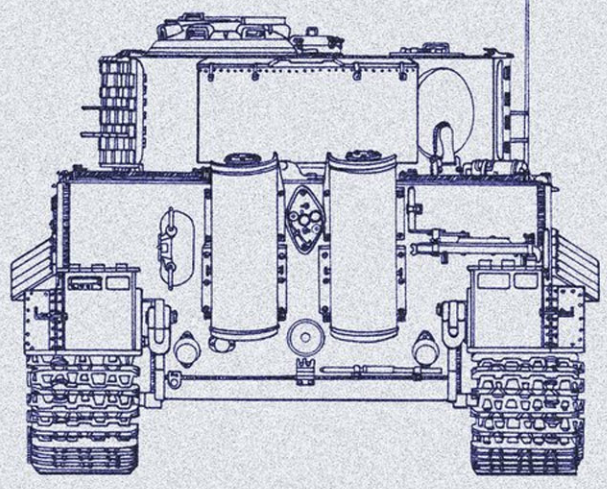


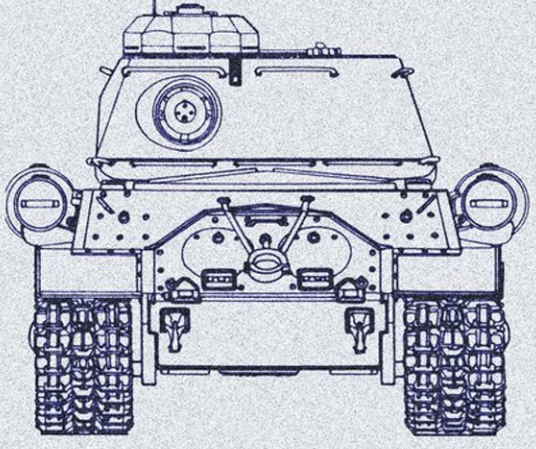


Le char de la Victoire soviétique

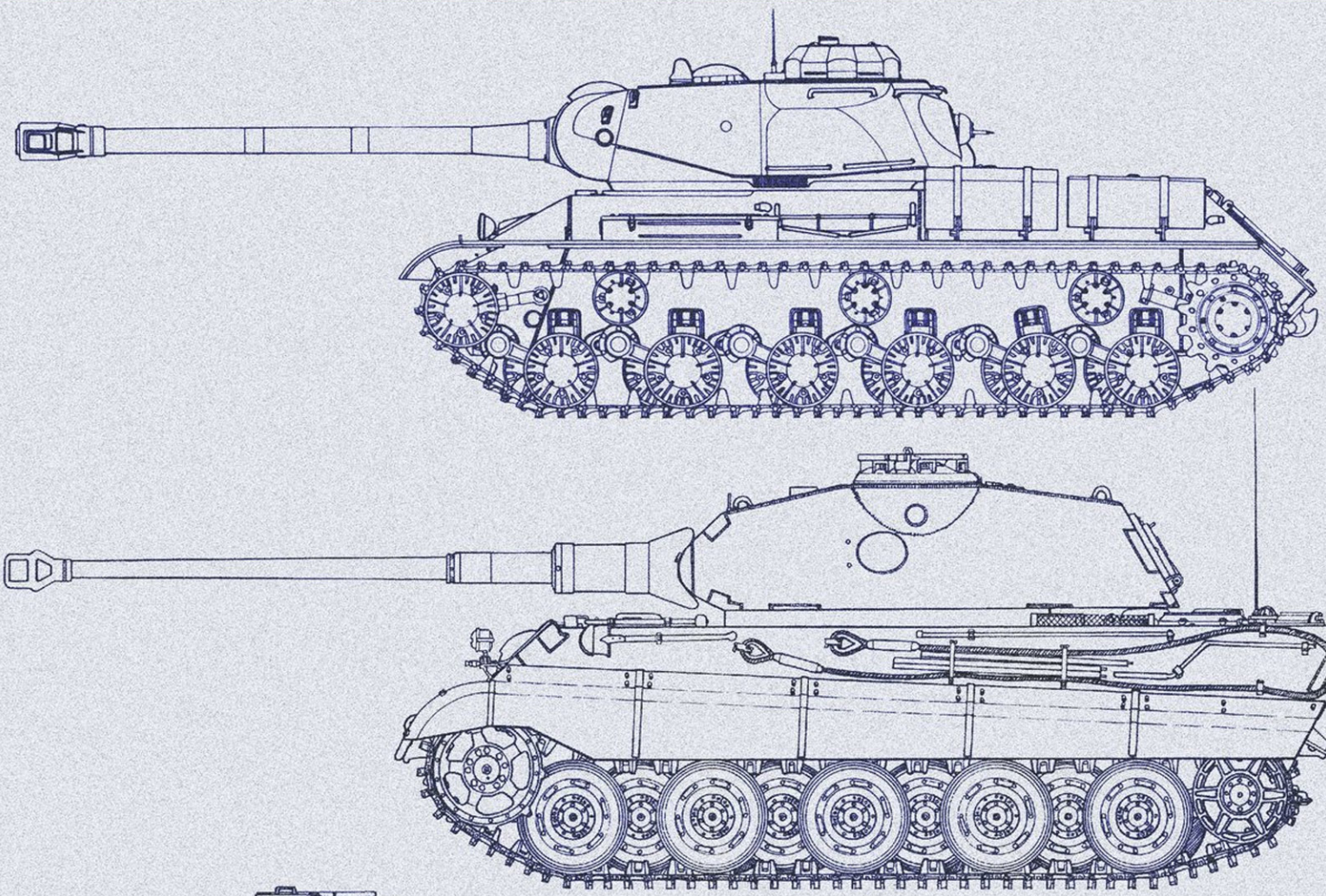


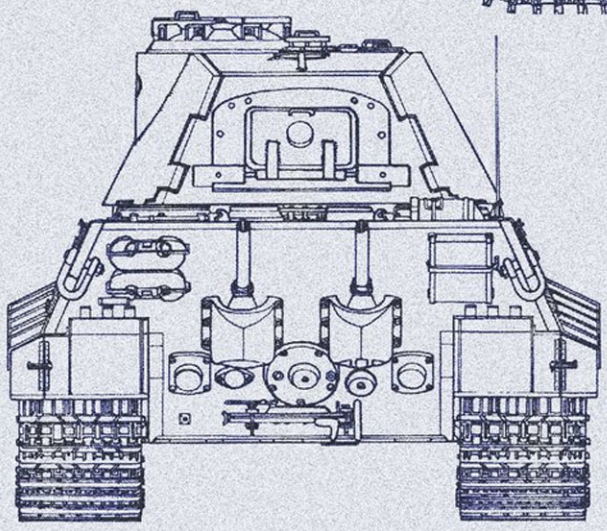


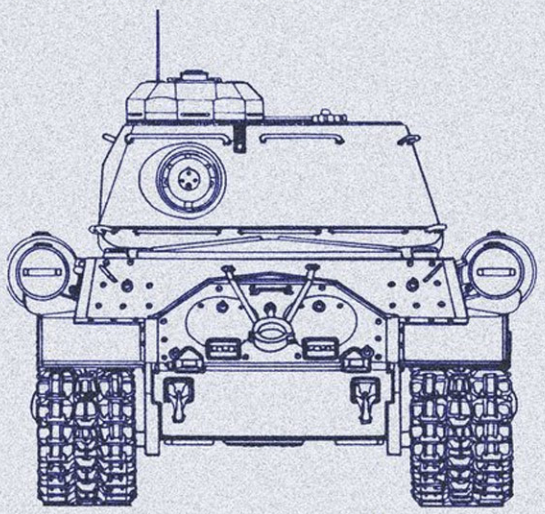


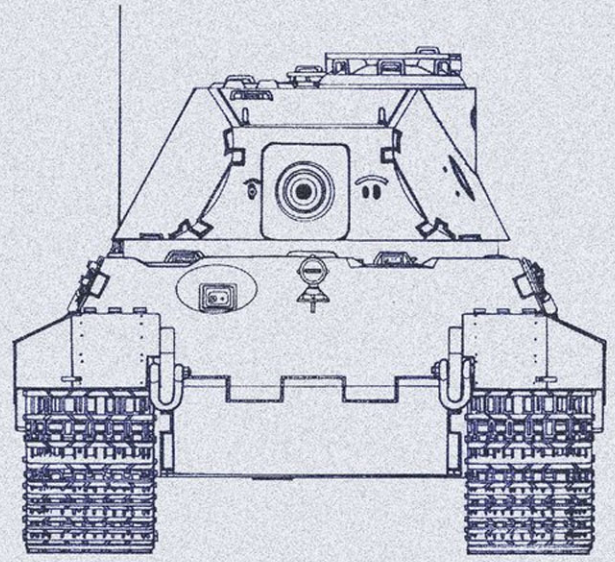


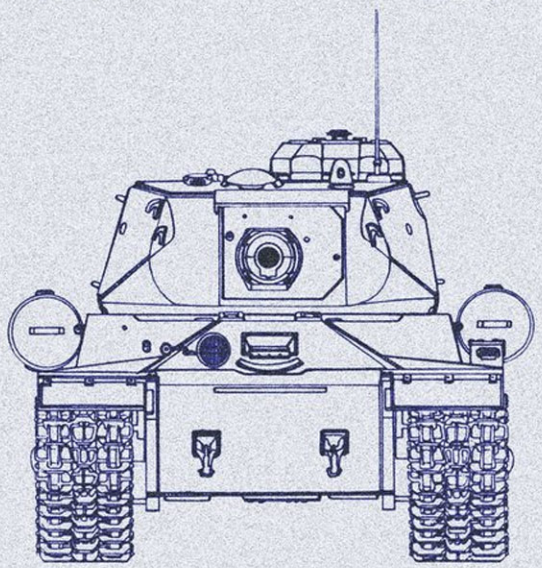
Josef Stalin 2



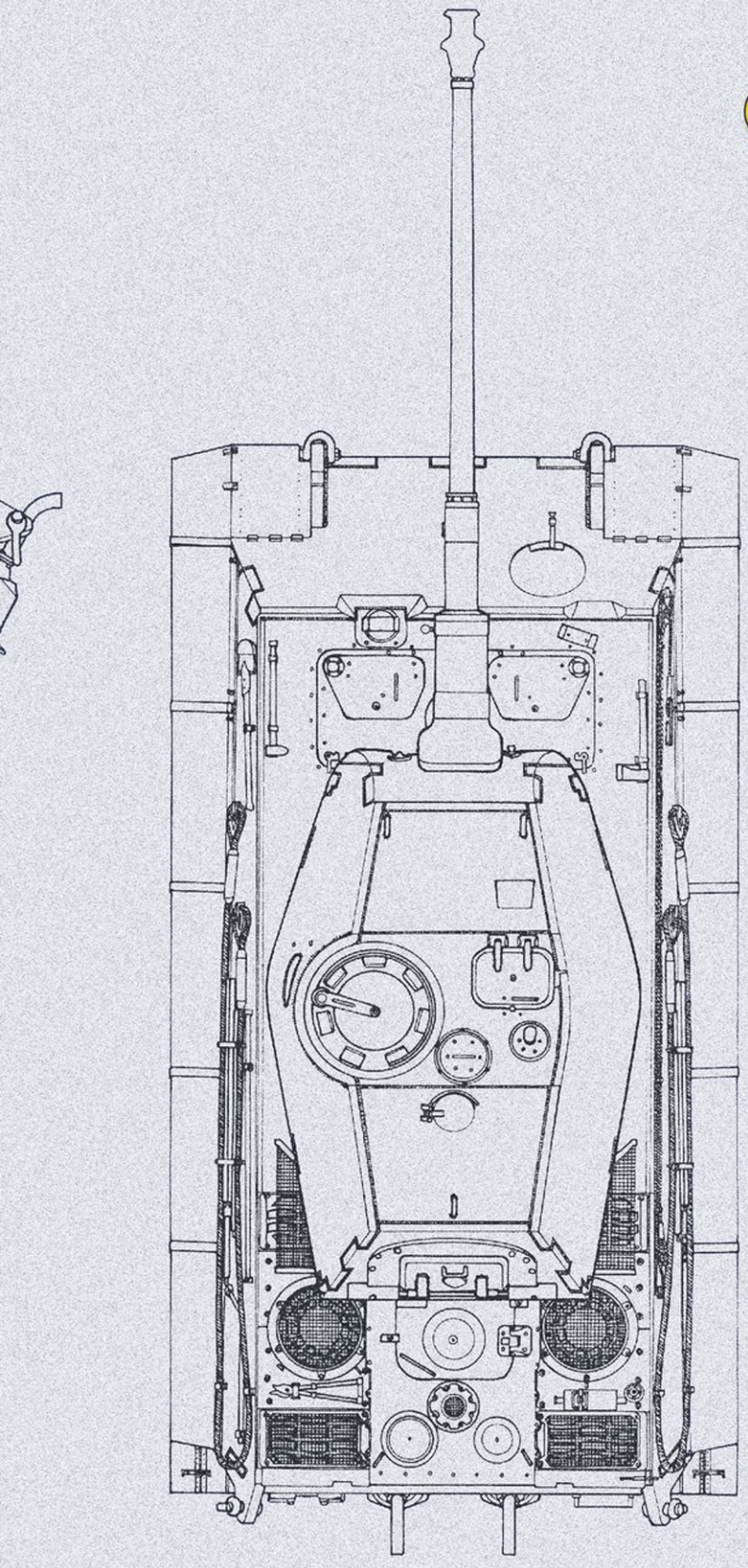


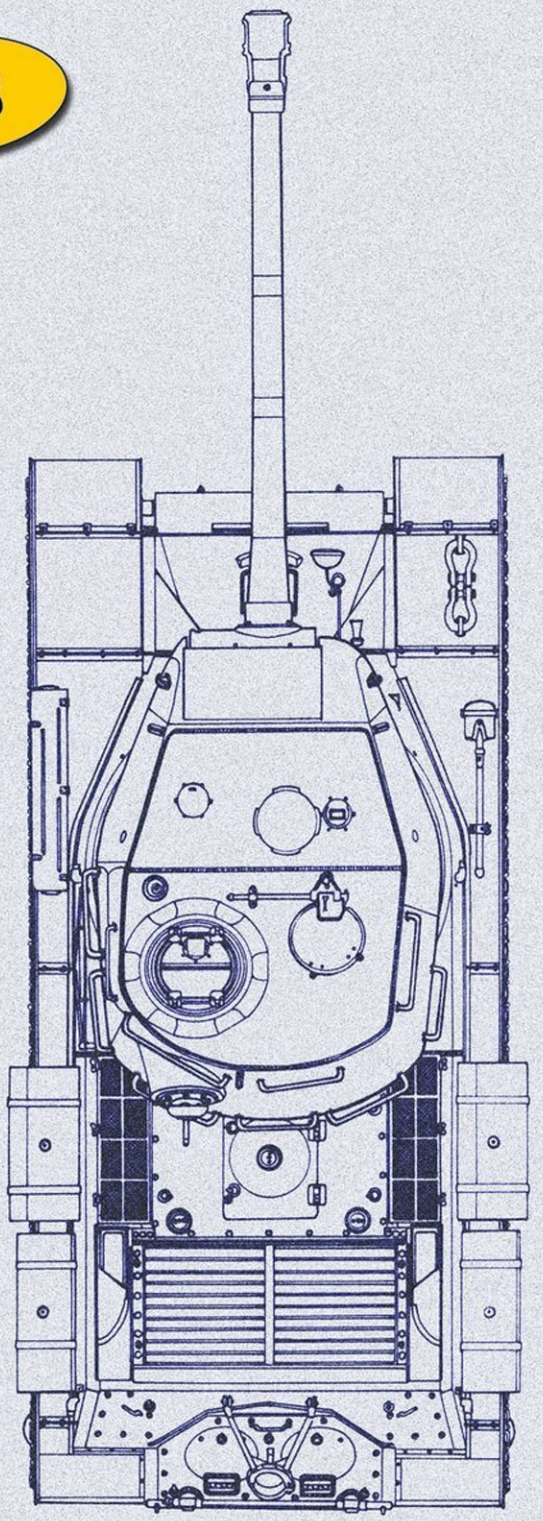






1/48



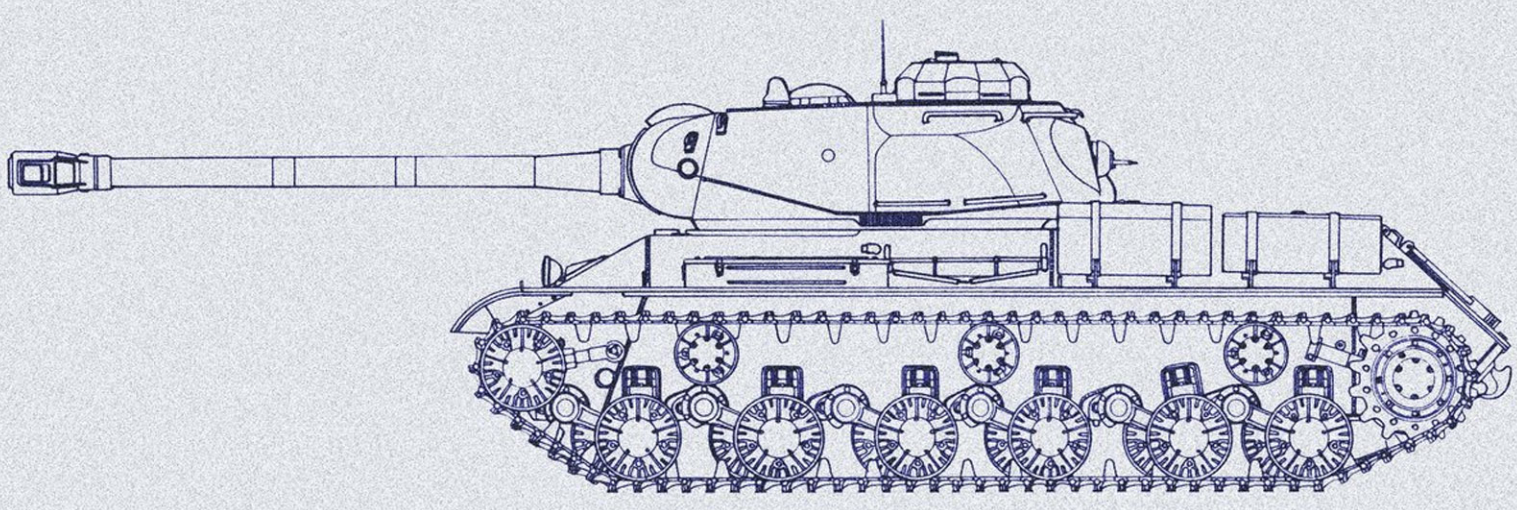


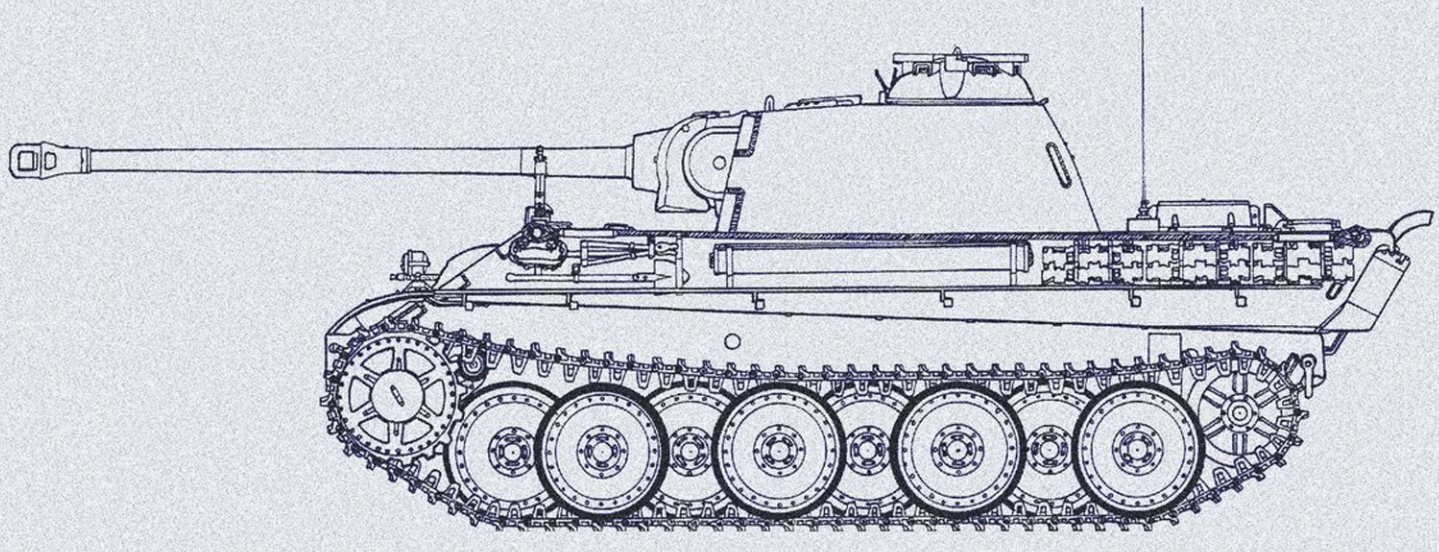
COMPARATIF TIGER II / JS-2M

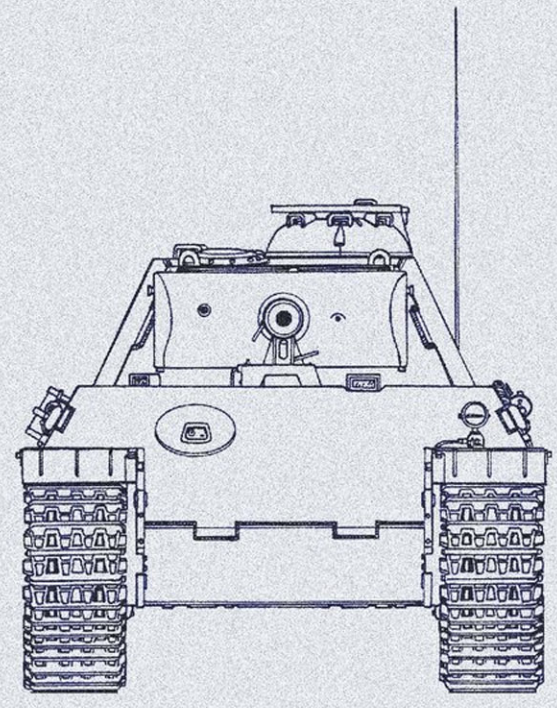
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005

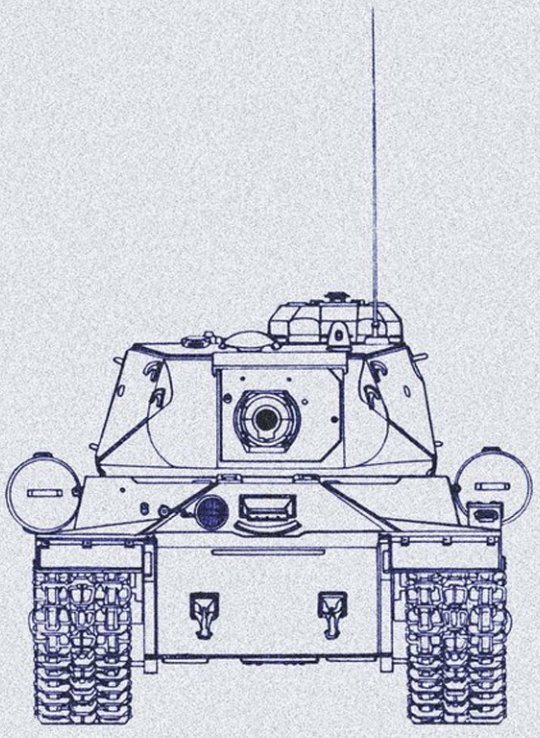
COMPARATIF PANZERKAMPWAGEN V AUSF. G / JS-2M

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005



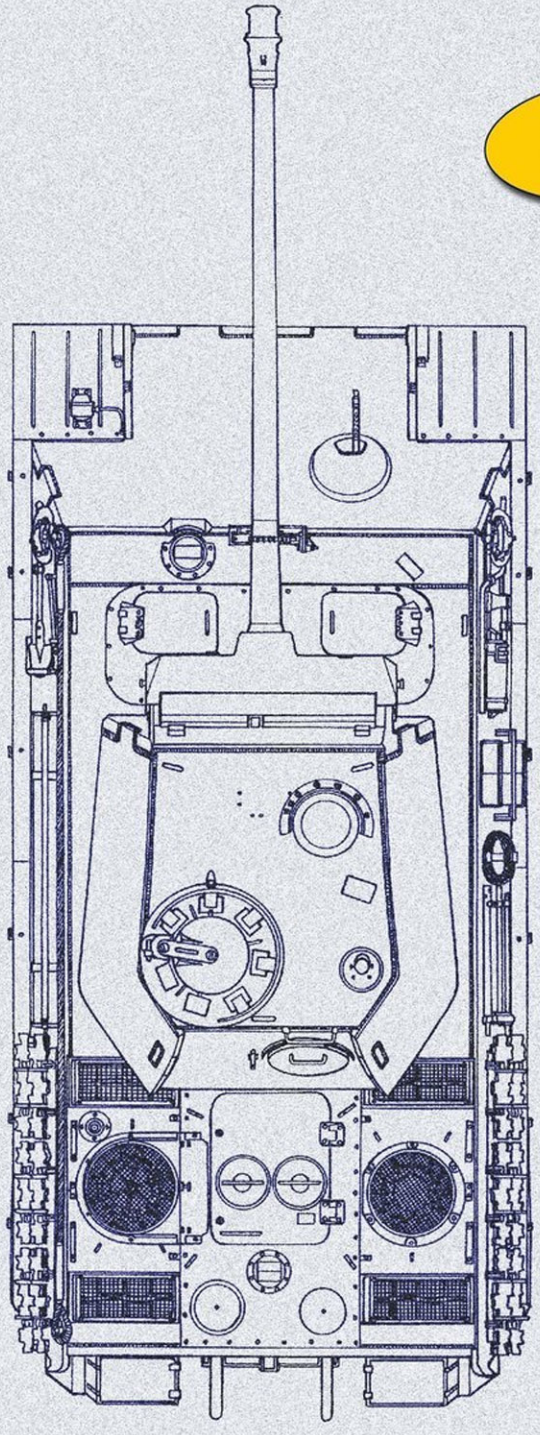


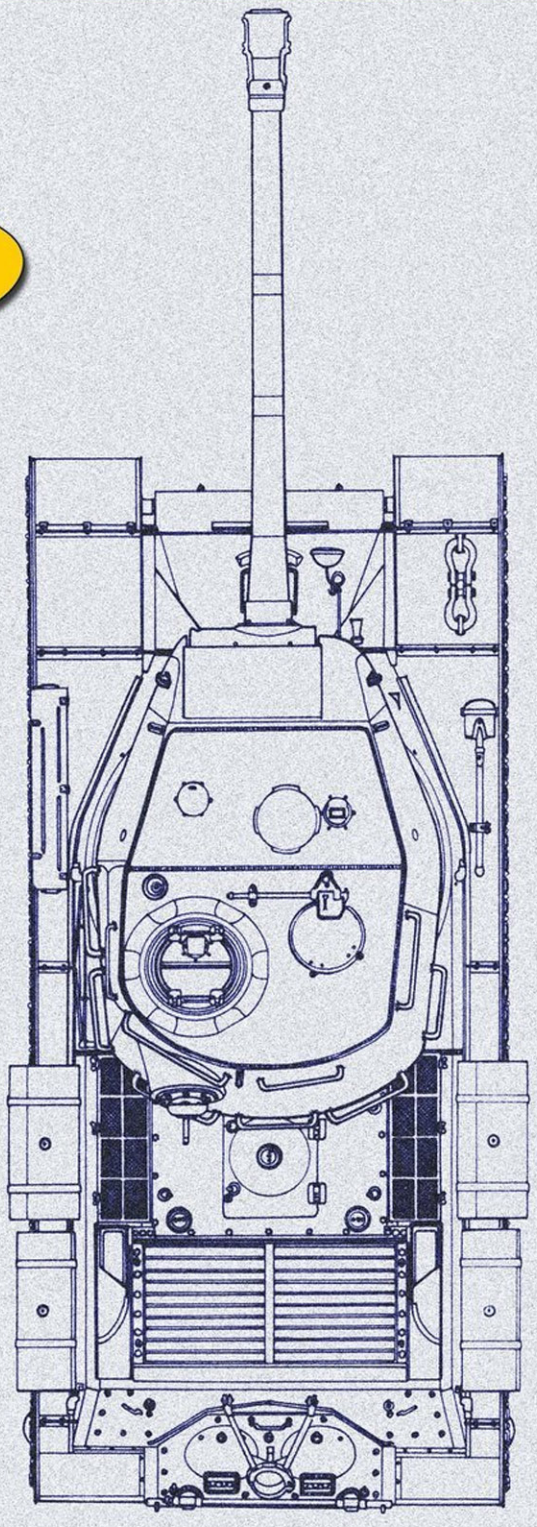


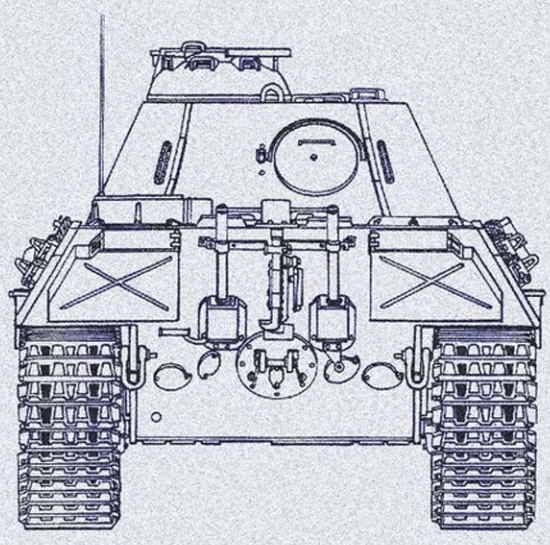


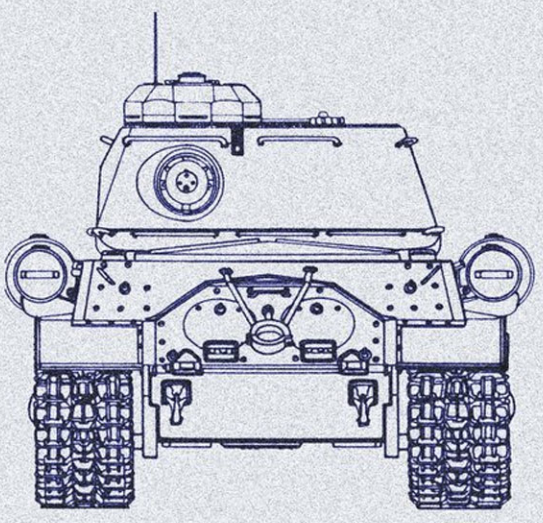
Le char de la Victoire soviétique

1/48









JS-2 soviétiques photographiés en février 1945 en Poméranie.

Coll. Przemek Skulski

parfois – souvent ? – permis à des chars légers ou moyens de venir à bout de mastodontes pourtant considérés dans leur catégorie comme des poids lourds. Gardant ce qui précède à l'esprit, nous allons chercher à comparer le JS-2 avec trois de ses plus redoutables adversaires de la *Panzerwaffe* : le Panther, le Tiger et le Tiger II.

Bien que l'un, le Panther, soit considéré comme un char moyen et que l'autre, le JS-2, soit désigné comme un blindé lourd, les deux machines affichent sensiblement le même poids sur la balance et, *grosso modo*, la même taille. En terme de mobilité, le Panther a un meilleur ratio poids/puissance que le JS-2 ainsi qu'une vitesse de pointe plus élevée : 46km/h contre 37km/h. Sur le plan de leurs capacités balistiques respectives, l'on peut dire que ces deux engins boxent dans la même catégorie, avec, néanmoins, un avantage pour le Panther qui emporte plus de munitions de 75mm que le Soviétique : 81 coups pour l'Allemand contre 28 obus de 122mm pour le Russe. L'un et l'autre sont capables de pénétrer 150mm d'acier à une distance de 1 000 mètres, ce qui en fait des machines extrêmement dangereuses pour leurs ennemis. Cependant, pour y parvenir, ils ont chacun leur « technique ». Les obus du *Panzer V* qui, en ce qui concerne les perforants, ne pèsent que 4,7 kilos, jouissent d'une très haute vitesse initiale, plus de 1 100m/s, alors que ceux du JS-2 atteignent péniblement les 780m/s ; par contre, et c'est de là qu'ils tirent leur capacité de perforation, ces derniers dépassent les 25 kilos, l'énergie cinétique faisant le reste. Ce point est d'ailleurs extrêmement révélateur de la philosophie qui a guidé les ingénieurs soviétiques lors de la conception du JS-2, car, à l'inverse du Panther qui a été imaginé pour principalement s'en prendre à des blindés adverses, le « Stalin » a été pensé pour être un char polyvalent capable d'expédier un obus hautement explosif de 25 kilos sur des cibles dites « molles », c'est-à-dire non blindées : véhicules, points d'appui, pièces d'artillerie, etc. À ce petit jeu, le Panther est perdant puisque le poids de ses obus explosifs ne dépasse pas 7 kilos et rend donc ces derniers susceptibles de faire moins de ravages. Sur le plan du blindage, le JS-2 arrive en tête avec ses 160mm en tourelle et ses 110mm dans la partie avant de la caisse. Le Panther est respectivement protégé par 110mm et 90mm d'acier. Afin de s'assurer de percer le blindage avant d'un JS-2, les tactiques allemandes indiquent qu'un Panther doit s'en approcher à 600 mètres. Dans le cas inverse, un JS-2 peut venir à bout d'un *Panzer V* à 1 000 mètres. Cela dit, au combat ce genre de « duels » ou de cas d'école sont relativement rares, les adversaires cherchant généralement à s'engager mutuellement par les flancs ou l'arrière. Dans une telle hypothèse, l'Allemand et le Russe peuvent alors se neutraliser à 2 000 mètres voire plus, avec un avantage certain pour le Panther qui jouit d'optiques de tir de meilleure qualité et donc plus précises.

Bien qu'appartenant à une génération de chars antérieure à celle du JS-2, le Tiger I n'en demeure pas moins un ennemi mortel pour le blindé soviétique. Malgré ses dix tonnes de moins, le « Stalin » est nettement mieux protégé que le *Panzer VI Ausf. E*. Les raisons en sont simples : blindage incliné, homogénéité structurelle du char et silhouette plus ramassée. Globalement, comme pour le Panther, les caractéristiques des canons allemands et russes sont sensiblement identiques, avec, là encore, un avantage pour le JS-2 et ses obus explosifs. À noter toutefois que le Tiger

Ces abattis disposés par les Allemands ne représentent guère un obstacle de poids pour ces JS-2 soviétiques ! Détail intéressant sur le « Stalin » du premier plan : l'emport d'un bidon de carburant supplémentaire sur ses capots arrières.

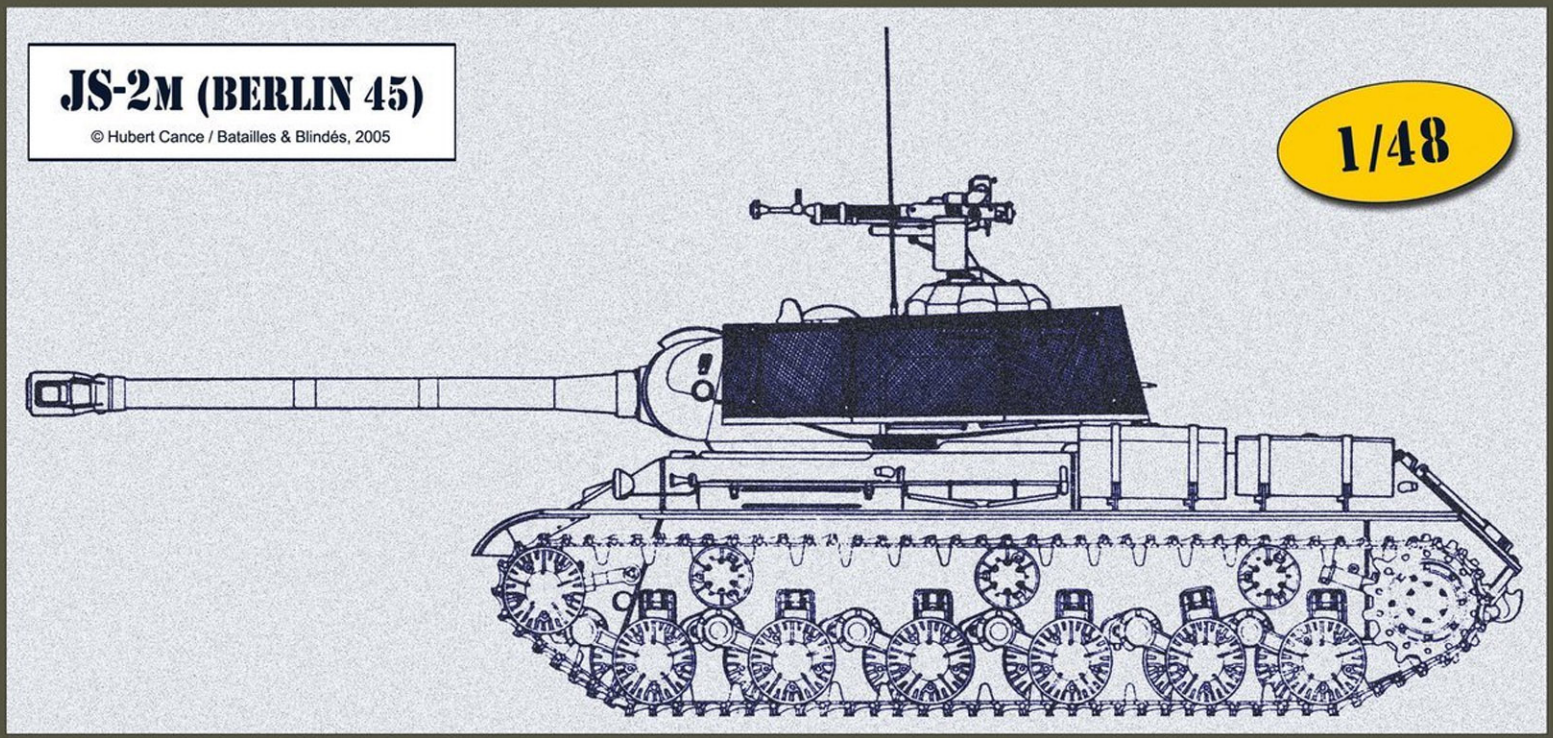
Coll. Przemek Skulski

Dans les rues de Berlin... Le dernier acte de la guerre est en train de se jouer sous l'œil attentif des photographes de guerre soviétiques. À Berlin, plus que tout autre type de chars, le JS-2 sera abondamment photographié ce qui en fera un symbole de la victoire des armées de Staline sur l'Allemagne nazie. Le lecteur notera sur la tourelle du char du fond la présence de la bande blanche d'identification russe propre aux unités de Joukov engagées dans la bataille pour la capitale du *Reich*.

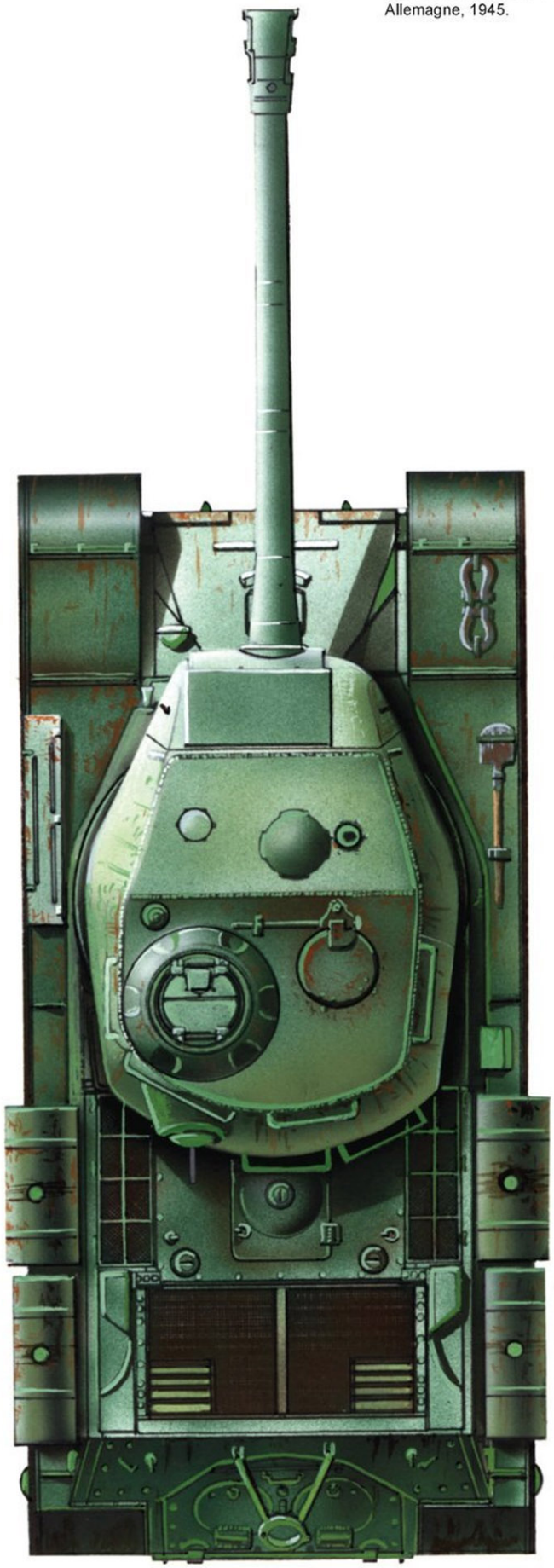
Coll. Przemek Skulski

I embarque plus de munitions que son ennemi. Tiger I et JS-2 sont capables de se réduire en miettes l'un l'autre à une distance de 1 000 mètres, ce qui, sur le front de l'est en 1944-45, représente généralement la portée maximale d'engagement. Au-delà de 1 500 mètres, les munitions perforantes du *8,8cm KwK36 L/56* du *Panzer* ne parviennent plus à pénétrer le blindage frontal du char russe. *A contrario*, à cette distance, le Tiger est toujours en situation de vulnérabilité face au « Stalin ». Il convient néanmoins de relativiser la supériorité du char russe en précisant que les optiques de tir du JS-2 sont imprécises à une telle distance, ce qui est loin d'être le cas de celles du blindé allemand.

La comparaison du Tiger II et du JS-2 ne repose que sur le fait qu'ils sont l'un et l'autre les chars les plus lourds des arsenaux hitlérien et stalinien. *De facto*, il est difficile de mettre ces deux machines en compétition puisqu'elles n'appartiennent pas à la même catégorie. Le Tiger II ou *Panzerkampfwagen VI Ausf. B* – au sujet duquel on ne répétera jamais assez souvent qu'il n'a jamais été officiellement désigné ni même surnommé « *Königstiger* » par les Allemands ! – est plus gros, plus lourd et mieux armé que son adversaire venu de l'est. Quelque soit la distance d'engagement, le *8,8cm KwK 43 L/71* l'emporte très largement sur le D-25T russe de 122mm. À vrai dire, le « Stalin » ne soutient aucunement la comparaison avec le Tiger II,



© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005



Char soviétique JS-2 « Stalin »
Allemagne, 1945.

sauf du point de vue de la mobilité. Néanmoins, la bataille de Szyldów et d'Ogledów en août 1944, engagement évoqué plus haut dans notre étude, souligne là encore la relativité d'un tel jugement. Trop peu nombreux, souffrant d'une pénurie croissante de carburant et, parfois, de munitions, sans oublier des soucis mécaniques réguliers, les Tiger II ne pourront s'opposer au flot des « Stalin » et consorts qui déferleront massivement vers Budapest, Berlin et Prague.

LES JS-2 DANS BERLIN

Si un char est associé à la victoire des armées soviétiques et en particulier à la capture de la capitale du *III. Reich*, c'est bien le JS-2. Photographié en long, en large et en travers par les correspondants de guerre russes, le « Stalin » a ainsi acquis valeur de symbole. Cet épisode particulier de la carrière du char ne peut donc être passé sous silence dans le cadre de notre étude. Que ce soit au sein des armées de Joukov ou bien de celles de Koniev, les JS-2 sont omniprésents dans les rues et les avenues berlinoises en ruines. Dans le cadre de ces combats urbains, l'ennemi numéro un des tankistes russes sont les armes à charge creuse utilisées par l'infanterie allemande, les *Hitlerjugend* et le *Volkssturm* : les *Faustpatronen*, les *Panzerfauste* ou encore, mais plus rarement, le *Panzerschreck*. Les équipages de JS-2 ne font guère la différence entre ces différentes armes les surnommant toutes des « *Faust* » ; ce qui par ricochet vaut au *Landser* le sobriquet de « *Faustnik* »… Des analyses soviétiques produites après-guerre sur la base de compte-rendus d'opérations et de rapports de combat permettent d'affirmer, de sources sûres, que 70% des blindés russes détruits lors des combats pour Berlin d'avril et mai 1945, l'ont été par des « *Faust* ». Pour réduire la menace des armes à charge creuse, les Soviétiques prennent des dispositions inspirées de celles des Allemands avec leurs plaques de blindages additives, les *Schürzen*. Malheureusement pour les équipages de JS-2, ces dernières ne couvrent pas systématiquement les flancs de la tourelle, laissant parfois sans aucune protection la totalité de la caisse du char ainsi que sa nuque de tourelle. Un détail qui n'échappera pas aux Allemands et notamment aux défenseurs du *Gross Berlin*... Des études détaillées des impacts de « *Faust* » montrent en effet que les impacts de ces armes, baptisés « baisers de sorcière » par les Russes, sont surtout localisés dans les zones non protégées.

Dans ses mémoires dédiées à la bataille de Berlin, « La dernière bataille, la plus terrible ! », le lieutenant-colonel Mindlin, qui commandait une unité de JS-2, insiste sur le danger des « *Faust* », tout en décrivant brièvement les tactiques de ses équipages pour progresser dans Berlin : « *Voici l'un de nos chars, un JS-2. Il est en travers dans une rue étroite et recouverte de gravats et de débris. Ses trappes sont fermées mais ses membres d'équipage restent silencieux. Ils ne répondent ni à la radio, ni aux coups que nous donnons sur le blindage de leur machine à l'aide d'outils métalliques. On repère un petit trou noirci au niveau de la tourelle, juste sous le numéro tactique peint en blanc. Le diamètre de ce trou n'est pas plus grand que celui d'une piécette. C'est le résultat d'un* « Faust », *un « baiser de sorcière ». Le premier a arraché le grillage qui avait été bricolé par l'équipage pour protéger leur tourelle, le second, lui, a fait mouche et a percé l'épais blindage d'acier. Celui qui dans sa vie a déjà assisté à une bataille de chars sait à quel point la mort des tankistes peut être affreuse. Si un obus touche les munitions ou bien les réservoirs de carburant, le char vole rapidement en éclats. Souvent, il explose en*

Ci-contre et page 74 :

Après guerre, comme la plupart des autres armées du bloc de l'est, l'armée polonaise sera rééquipée de JS-2 modernisés. En Union Soviétique, le char restera en dotation au sein des unités de 3e ligne jusqu'au début des années 80. Il ne sera rayé des listes de l'armée qu'en 1995 ! Ici, un JS-2m (modernisé) polonais fait mouvement dans un bois.

Coll. Przemek Skulski

moins d'une seconde. En un clin d'œil, un souffle brûlant emporte toute vie avec lui. Dans ce cas, l'équipage périt sans s'en rendre compte et surtout sans souffrir. Mais, parfois, le projectile ennemi se contente de percer le blindage sans pour autant enflammer les munitions ou le carburant emportés par l'engin. C'est généralement ce qui se passe avec les « Faust ». *Bien souvent, l'équipage est blessé par les morceaux d'acier qui fusent en tous sens et l'onde de choc générée par l'impact. Le char commence à prendre feu. Lentement mais sûrement, l'incendie gagne en vigueur, la température monte, les balles des mitrailleuses commencent à sauter, des fumées toxiques se répandent. Les membres d'équipage sont alors bloqués dans le blindé en feu, incapables de venir à bout des flammes ou bien de s'échapper, du fait de leurs blessures. Ils s'asphyxient. Dans un tel cas, vous pouvez entendre les hurlements suraigus de ces malheureux, leurs plaintes, leurs prières, tandis qu'ils sont en train de brûler vifs dans l'épave de leur machine. Et ça dure, et ça dure. Vous ne pouvez même pas les aider car les trappes sont verrouillées de l'intérieur. Alors, vous attendez que les flammes aient achevé leur office, en espérant qu'à l'intérieur du char, certains aient trouvé en eux le courage d'utiliser leur arme individuelle pour en finir… Pour éviter ce piège mortel, d'autres choisissent de combattre avec leurs trappes ouvertes. Ils s'exposent alors à des jets de grenades ou de bouteilles enflammées, sans oublier les snipers capables de les abattre depuis le toit d'un immeuble ou le bout de la rue. Pour améliorer nos performances en combat urbain, nous avons adopté une tactique inspirée de celle de l'infanterie que nous appelons* « Elochka ». *Nos pelotons de quatre chars, divisés en deux paires, progressent en tiroir. Tandis qu'un duo de JS-2 avance, il est couvert par un autre et vice et versa. Ces paires évoluent de chaque côté d'une rue, l'un à droite, l'autre à gauche, tout en étant appuyées par des fantassins les protégeant des* « Faustnik ». *En retrait, il nous arrive de mettre en batterie des canons pour accroître notre puissance de feu ainsi que des mitrailleuses qui tirent sans discontinuer sur les façades et les toits des immeubles. Malgré ces dispositions, le taux des pertes en matière de blindés reste élevé.* »

Précisons aussi que si les équipages de JS-2 utilisent leurs mitrailleuses lourdes antiaériennes DShK contre les casseurs de chars allemands, ils seront contraints de les démonter dans certains quartiers berlinois car elles se prendront dans les câbles électriques tendus dans les rues afin d'alimenter les tramways.

LES « STALIN » À L'EXPORTATION

Que ce soit pendant la Seconde Guerre mondiale ou durant la Guerre Froide, l'armée Rouge ne sera pas la seule à être équipée de JS-2, même si, toute proportion gardée, celui-ci sera nettement moins exporté par Moscou que le T-34/85.

Ainsi, lors du dernier conflit mondial, quelques JS-2 servent dans les rangs de la 1e armée polonaise, unité rattachée aux troupes du maréchal Joukov au printemps 1945. Ventilés dans les 4e et 5e régiments blindés lourds (*Pulk ciezkich czolgow*), plus de 70 « Stalin » combattent contre la *Wehrmacht* lors de la grande offensive « Vistule-Oder » puis dans les banlieues du *Gross Berlin*. Entre février et avril 1945, en Poméranie, les Polonais sont crédités de la destruction de 31 blindés et de 76 canons pour la perte de seulement 14 de leurs JS-2. En accord avec Moscou, deux régiments supplémentaires, les 6e et 7e, sont constitués. Ils ne seront cependant pas opérationnels au moment de la fin des combats en Europe et ne verront donc jamais le feu.

Au cours de l'été 1945, les Polonais rendront la majorité de leurs JS-2 aux Soviétiques, n'en conservant que cinq en dotation. Dans un registre similaire, il apparaît qu'en plus de leurs T-34/76 et T-34/85, les équipages tchécoslovaques de la 1e Brigade blindée se verront confiés quelques JS-2, principalement pour des raisons de prestige ; ils serviront brièvement lors de prises d'armes et pendant les parades se tenant dans les rues de Prague libérée. Rien ne prouve que des JS-2 tchèques se soient frottés

aux Allemands.

Au début des années 50, un nombre restreint de JS-2 modernisés est vendu par le Kremlin à la Chine communiste. L'arrivée des « lourds » en provenance de Russie permet à celle-ci de « doper » quatre de ses régiments blindés majoritairement équipés de T-34/85. Si certaines sources chinoises et nord-coréennes font référence à l'utilisation de ces blindés servis par des « volontaires » chinois dans le cadre de la guerre de Corée, du côté américain comme de celui de l'ONU, rien n'atteste de la présence effective de ces chars dans les combats. De fait, aucun équipage US n'aurait été confronté à des « Stalin » ; quant aux rapports de l'aviation, ils ne font pas non plus état de JS-2 dans leurs pages. Le mystère reste donc entier. *A contrario*, il n'y a aucun doute sur la livraison de JS-2 à la Corée du Nord par les Soviétiques, mais après la fin de la guerre fratricide. Deux régiments blindés lourds auraient été formés avec ces chars et affectés, l'un comme l'autre, à des divisions blindées. Si les JS-2 chinois au service des camarades nord-coréens représentent une énigme, il en est une autre : celle de l'éventuelle utilisation de ces machines aux mains du *Vietminh* pendant la guerre d'Indochine. En effet, selon certaines sources, l'état-major français se serait montré très préoccupé par une telle éventualité. Cette menace aurait même poussé Paris, et l'utilisation du conditionnel est ici plus que jamais nécessaire, à expédier en Indochine un Panther capturé lors de la Seconde Guerre mondiale dans le but de faire contrepoids aux JS-2 ! Décision surprenante, curieuse même, d'autant que dans son arsenal de l'époque, l'armée française dispose de blindés plus récents que le Panther capables de clouer le bec à un « Stalin », même à longue portée ! On pense notamment aux chasseurs de chars M-36B2 Jackson et à leurs pièces de 90mm présents en Indochine.

Si les JS-2 ont traîné leurs chenilles en Asie, il est intéressant de noter que l'on en retrouve aussi sur l'île de Cuba, après la révolution castriste, évidemment. Au moins deux régiments de JS-2 ont ainsi été identifiés par les Américains. Stationnés près de la Havane pour parer à toute tentative de coup de force américain, ces chars étaient encore opérationnels à la fin des années 80 et servaient aux côtés de vieux… Sherman ! Des clichés pris par des satellites-espions au crépuscule du XX^{e} siècle montrent que ces JS-2 seraient venus prendre place dans le dispositif de défense côtière de l'île, sous la forme de bunkers. On ignore s'ils sont encore en état de combattre aujourd'hui.

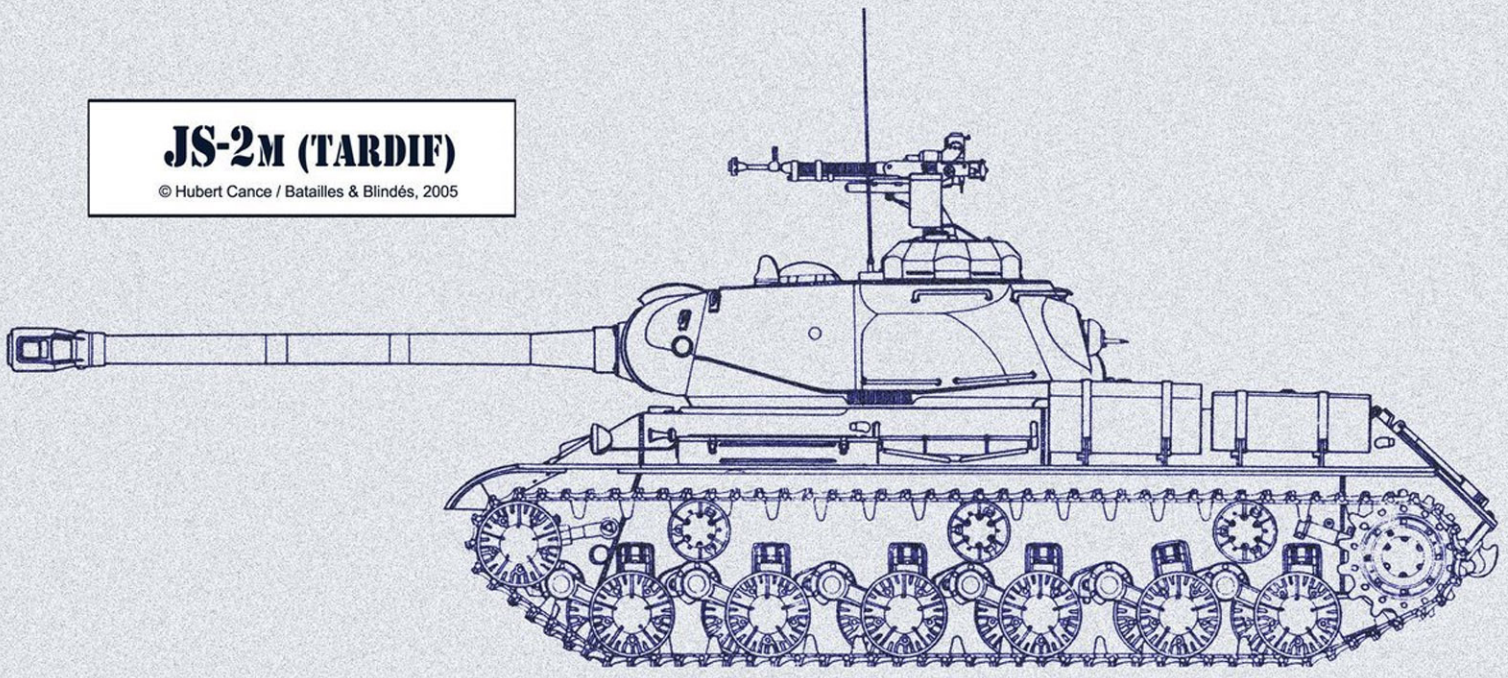
CONCLUSION

Les JS-2 connaîtront une très longue carrière au sein de l'armée soviétique puis russe, principalement dans la variante modernisée JS-2m. Paradoxalement, ils survivront même à leurs descendants directs, c'est-à-dire les JS-3 et 4. La dernière apparition officielle de JS-2m frappés de l'étoile rouge ne remonte qu'à 1982, année où ils furent repérés lors de grandes manœuvres estivales dans le district militaire d'Odessa. Dans les années 60 puis 70, plusieurs dizaines de JS-2m avaient été affectées à la garde des frontières sino-soviétiques ainsi qu'à celle d'installations militaires sensibles en Sibérie orientale et dans le Kamchatka. Dans la plupart des cas, les chars étaient transformés en bunkers, ne laissant affleurer que leur tourelle. Signe de l'extraordinaire longévité de cet engin, le JS-2m ne fut officiellement rayé des listes des matériels opérationnels de l'armée russe qu'en 1995, soit plus de cinquante ans après sa mise au point et six ans après la chute du mur de Berlin !

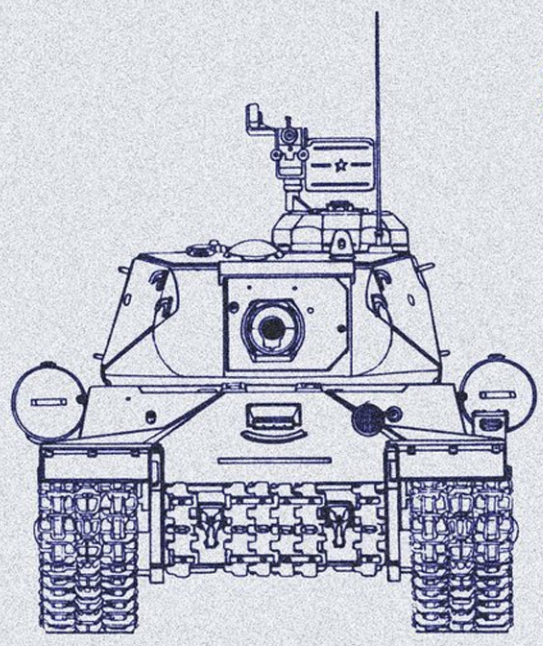
Mais la durée de vie du JS-2 ne doit pas induire le lecteur en erreur car, bien qu'étant globalement un char assez réussi, il ne s'agit dans le fond que d'une machine de transition : un blindé « charnière » faisant la jonction entre les lourds KV dont il descend et les JS-3 qui eux-mêmes, d'une certaine manière, déboucheront sur la grande famille des T-54 et T-55.

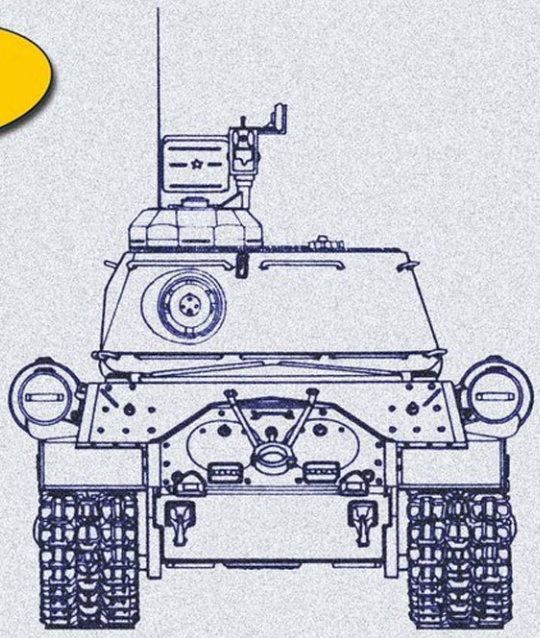
JS-2M (TARDIF)

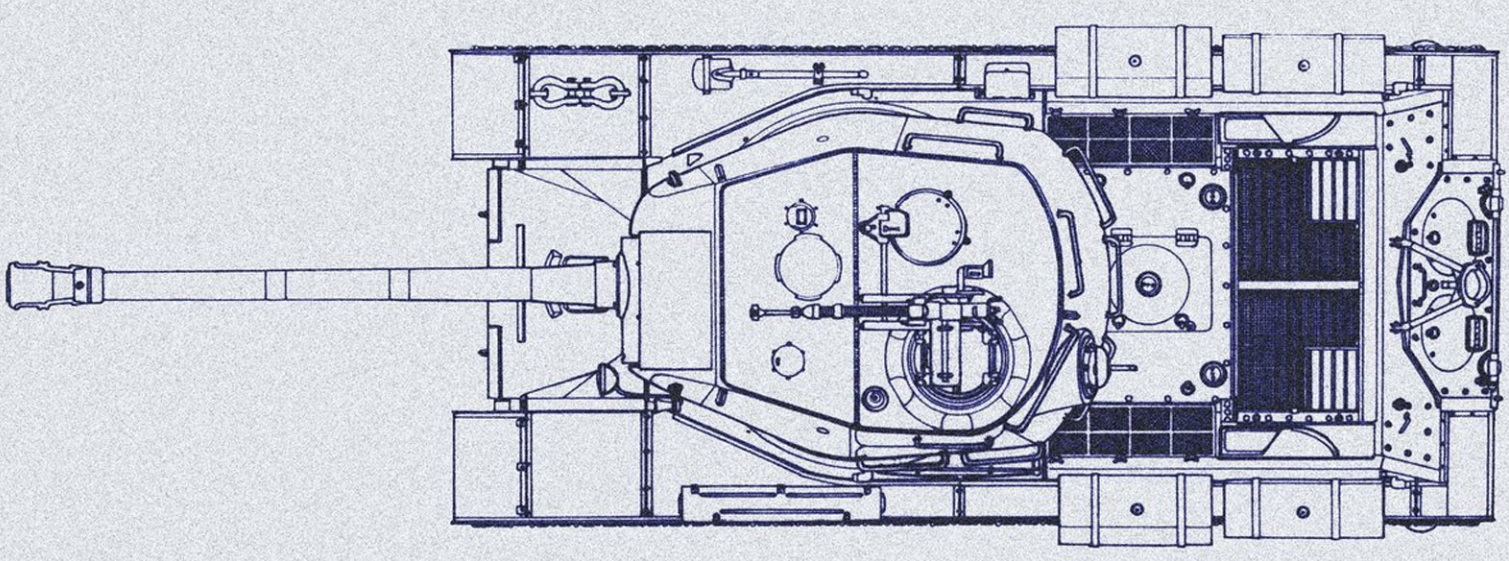
© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005



1/48







FICHE N. 4 — PANZER PROJEKTE

GEFECHTSAUFLÄRER - VK. 16.02 "LEOPARD"

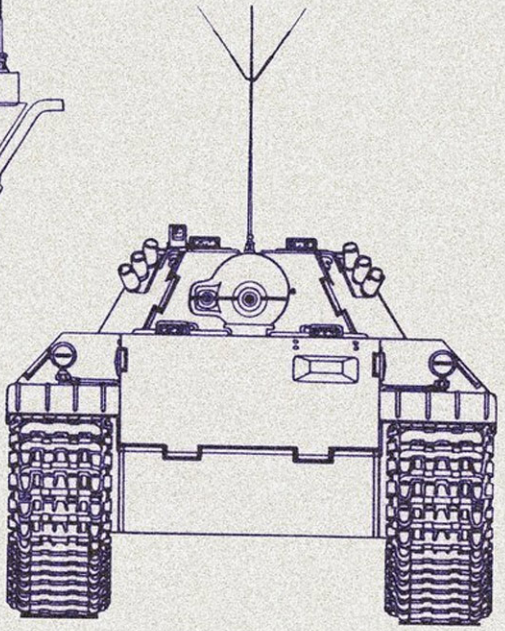
À la mi-1941, la firme MAN travaille sur un projet de char de reconnaissance destiné à être affecté aux *Panzer-Divisionen*. Ce blindé, baptisé *VK 16.02* ou Leopard, s'inspire conceptuellement d'un autre char de reconnaissance lourdement blindé, le *Panzer II Ausf. J* ou *VK 16.01* produit à seulement 22 exemplaires. Le Leopard est une machine devant peser 16 tonnes et pour laquelle la société a reçu une commande portant sur une présérie de cinq exemplaires. Début décembre 1941, les ingénieurs allemands sont en mesure de présenter leurs premiers plans aux responsables du *Panzerprogramm*. Découverte du T-34 oblige, ces derniers font apparaître une machine homogène et dotée d'un blindage à l'inclinaison très marquée, disposition qui n'est d'ailleurs pas sans évoquer celle de l'une des stars à venir de la *Panzerwaffe* : le Panther. En fait, il n'y a pas de hasard, car le *Panzer V* est lui-aussi développé par MAN. Les épaisseurs prévues pour les plaques d'acier du *VK 16.02* sont conséquentes. Le glacis du char serait en effet constitué d'une plaque de 80mm d'épaisseur (!) inclinée à 55 degrés par rapport à la verticale. Quant aux flancs du *Panzer*, ils atteindraient les 60mm d'épaisseur. En contrepartie, le blindé accuserait sur la balance un surpoids de 2 tonnes, pour un total de 18 tonnes.

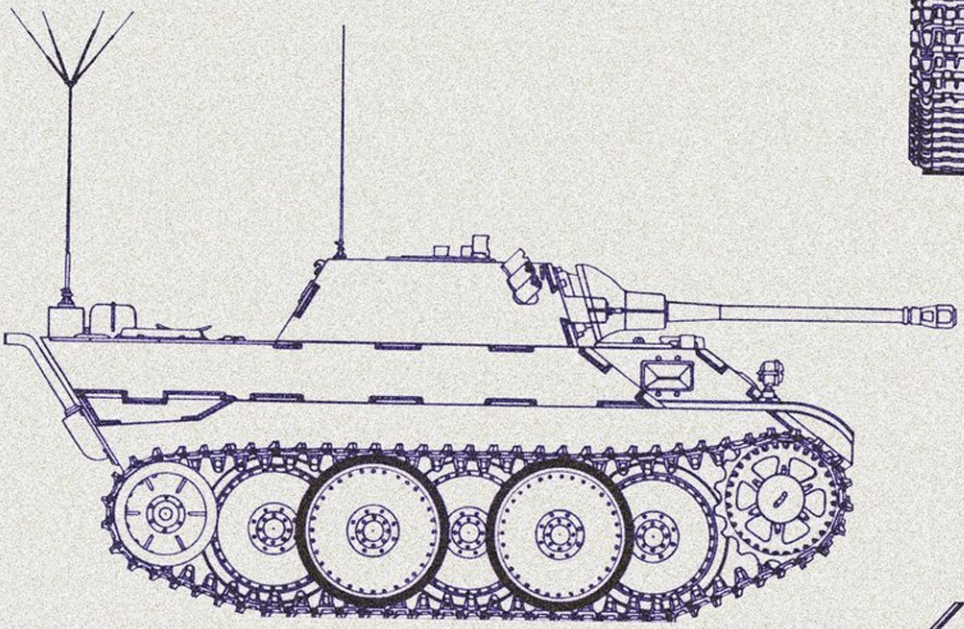
En janvier 1942, pour accroître la disponibilité des équipes techniques de MAN qui travaillent d'arrache-pied sur le Panther, Berlin et le *Wa Prüf 6* décident de transférer le projet *VK 16.02* à la MIAG. La conception de la tourelle est quant à elle confiée à Daimler-Benz. L'armement prévu est un canon *5cm KwK39 L/60*, une évolution de la pièce montée sur les *Panzer III* à partir de l'*Ausführung* (*Ausf.*) *J* ; à noter qu'il aurait été envisagé d'installer un *7,5cm KwK41* à bord du Leopard, mais que cette idée aurait été rejetée pour des questions d'encombrement. Une mitrailleuse MG34 de 7,92mm complètera l'ensemble. Au cours du printemps, les équipes de MIAG s'emparent du projet hérité de MAN et le font considérablement évoluer. Les plans sont revus de fond en comble, au point que le poids en ordre de bataille du futur *Panzer* s'envole littéralement et atteint plus de 26 tonnes ; le Leopard MIAG est alors affublé du terme « *schwere* » pour « lourd » ! Rappelons qu'à cette époque les chars de bataille principaux de la *Panzerwaffe*, les *Panzer III* et *IV*, ne pèsent pas plus d'une vingtaine de tonnes. Le 4 juin 1942, le projet MIAG, désigné FKo 252 ou *Gefechtsaufklärer* « Leopard », est présenté à Adolf Hitler en même temps que celui de MAN qui, du coup, devient le Leopard « *leichte* » pour léger. Le *Führer* choisit la version MIAG, c'est-à-dire la mieux blindée des deux et donc la plus lourde. Pourquoi ? Simplement parce que, selon le *Führer*, le Leopard, qui entrerait en service pour la fin 1943, serait confronté aux nouvelles générations de pièces antichars de l'ennemi et que dans ces circonstances, il devra être le mieux protégé possible. Quant aux arguments des ingénieurs du *Wa Prüf 6* soulignant que, pesant plus de 26 tonnes, le Leopard ne pourrait utiliser tous les ponts, Hitler y répond en rappelant qu'un char de reconnaissance doit justement être capable de s'affranchir de telles contraintes et que pour ce faire il doit notamment jouir de capacités importantes en matière de passage à gué. Cependant, et nous le verrons un peu plus loin, le choix du *Reichskanzler* ne sera pas définitif. En attendant, le 27 juillet 1942, Adolf Hitler demande à Albert Speer d'étudier la possibilité d'assembler un quota de 105 machines par mois en 1943, puis de 150 dès l'été 1944.

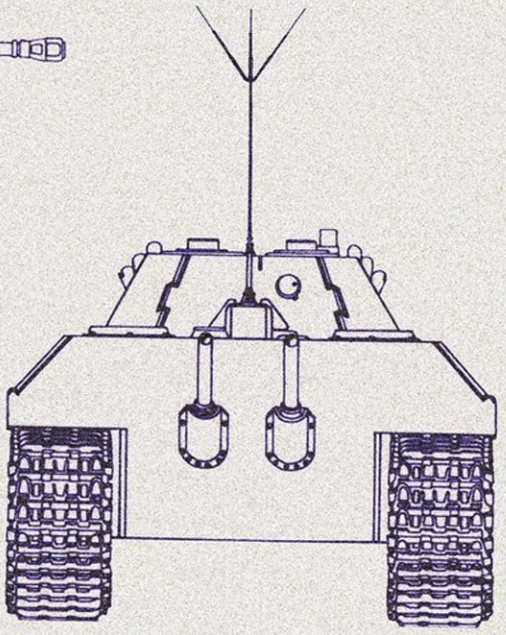
Fin septembre 1942, les plans de la MIAG sont suffisamment avancés pour qu'il soit envisagé d'entamer la construction d'une maquette en bois du Leopard à l'échelle 1/1. En parallèle, le *Heeres Waffenamt* commence à organiser la production en série du *Panzer* en fonction des données recueillies auprès des services du *Reichsminister* Speer. L'assemblage des premiers Leopard doit débuter en avril 1943, avec 3 machines. À compter d'octobre, la cadence mensuelle sera portée à 20 engins. On le voit, nous sommes loin de la centaine de chars demandée par le *Führer*. Mais, il faut dire que, déjà en 1943, l'industrie de guerre allemande commence à sérieusement souffrir des bombardements stratégiques alliés, sans oublier les programmes prioritaires qui prennent le pas sur la production des autres machines. Néanmoins, tout ceci n'aura finalement que peu d'importance pour l'avenir du Leopard. Celui-ci va en effet se jouer, ou tout au moins en partie, le 13 octobre 1942, au cours d'une entrevue réunissant Albert Speer et Adolf Hitler. Une rencontre durant laquelle le *Reichsminister* va parvenir à faire revenir le *Führer* sur son choix initial. Pour ce faire, Speer évoque l'opinion de *Kommandeure* d'unités de *Panzer*, des chefs expérimentés qui préféreraient disposer d'une machine rapide et légère. De fait, avec ses 18 tonnes et les 60km/h sur piste que les calculs des ingénieurs laissent escompter, le Leopard dans sa version MAN, donc « *leichte* », revient dans la course. Pour achever de convaincre le chancelier du *Reich*, Speer établit un comparatif entre le Leopard MIAG et le Panther : il démontre que même si les engins appartiennent à des classes de chars différentes, l'assemblage du Leopard « *schwere* » et l'usinage de ses plaques de blindage n'auront rien à envier en terme de complexité à ceux du Panther. Speer explique ainsi qu'il faudra autant de temps, d'ouvriers qualifiés et quasiment de matières premières pour un Leopard MIAG que pour un Panther, au détail près que le premier ne sera armé que d'un canon de 50mm long alors que le second emportera un puissant *7,5cm KwK42 L/70* ! Or, à ce moment de la guerre, l'Allemagne n'a plus les moyens de s'offrir un tel luxe pour un char de reconnaissance. Prenant en compte l'exposé de son ministre, Hitler revient sur sa décision de juin 1942. Le projet de la MIAG est écarté au profit de celui de MAN.

Les rares documents commis par le *Wa Prüf 6* concernant le Leopard nous donnent quelques renseignements sur la version finale du blindé. La machine aurait pesé 21,9 tonnes en ordre de combat, ce malgré une réduction de 30mm de l'épaisseur des plaques de blindage initialement prévues. Quant à ses dimensions, 4,74m de long, 3,10m de large et 2,60m de haut, en les étudiant, on en arrive à penser que, malgré le choix de la version MAN, ce char n'aurait eu de « léger » que le nom ! Le moteur choisi pour animer le Leopard est le Maybach HL157P. Il s'agit d'un V12 refroidi par eau développant 550cv à 3 600t/m. Conçu *ad hoc*, ce moteur aurait été couplé à une boîte de vitesses semi-automatique. Dans une logique de rationalisation de la production et de standardisation, le char aurait été équipé de chenilles identiques à celles montées sur le Panther ! Avec un ratio poids/puissance correct, un train de roulement avec suspension à galets intercalés (*Schachtellaufwerk*), des chenilles extra larges assurant une pression au sol réduite et donc une bonne mobilité même en terrain gras, le Leopard aurait pu atteindre les 60km/h

Geheime Kommandosache

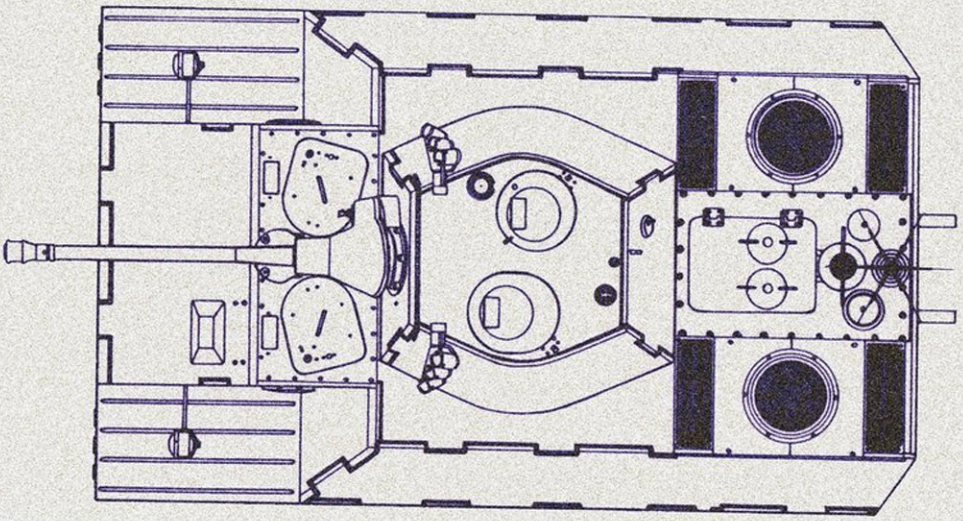






GEFECHTSAUFLÄRER VK. 16.02 "LEOPARD" (PROJET MIAG)

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2005



1/48

sur piste et route et les 30 à 45 km/h en tout terrain. L'autonomie était évaluée à 500 kilomètres sur route et à plus de 300 kilomètres en campagne. Sur le plan de l'armement, le char aurait emporté un *5cm KwK39 L/60* (50 obus perforants et explosifs) et une MG42 (2 400 coups), l'un et l'autre installés en tourelle. Celle-ci est d'ailleurs très proche de la tourelle des *Sd.Kfz 234/2*, les célèbres Puma, des automitrailleuses elles-aussi destinées à la reconnaissance. Pour assurer ses missions de découverte et de renseignement, le Leopard aurait dû être généreusement équipé en matière de moyens radios avec un poste FuG 2 et un poste FuG 5 pour les machines standards et un FuG 8 pour les engins de commandement. Quatre hommes d'équipage auraient pris place à bord : un chef de char, un tireur, un chargeur et un pilote.

À la lecture des caractéristiques techniques présentées ci-dessus et en observant les plans du char, on en conclut que le Leopard MAN aurait été une machine homogène, *a priori* réussie et bien adaptée à sa mission principale : la reconnaissance. Alors, pourquoi n'a-t-il pas été assemblé en série ? La réponse à cette question tient à trois facteurs. Le premier est que tout simplement le Leopard serait entré en service fin 1943, début 1944, une période de la guerre où l'Allemagne était sur la défensive, aussi bien en Europe occidentale (Italie) que sur l'*Ostfront* : une situation dans laquelle une armée a évidemment moins besoin d'engins de reconnaissance que de chasseurs de chars lourds ou de canons d'assaut aptes à la lutte antichar, comme par exemple les *StuG III*. Le second facteur réside dans les difficultés industrielles allemandes. Autrement dit, Berlin pouvait-il se lancer dans la production d'un nouveau char alors que la *Panzerwaffe* accusait déjà une vive pénurie des modèles existants et ayant fait leurs preuves ? Tout indique que non. Enfin, troisième et dernier critère, alors qu'il venait à peine d'être mis au point, le Leopard n'était déjà plus suffisamment protégé contre les nouveaux canons antichars à forts calibres, notamment ceux des Soviétiques. C'est en prenant en considération ces trois éléments, et peut-être d'autres encore, que le 3 janvier 1943, Adolf Hitler et ses conseillers techniques décidèrent de mettre un terme au développement du « petit Panther ». Le Leopard « premier du nom » avait vécu.

Néanmoins, dans une logique de recherches et développements, le projet MAN fut repris par un pool industriel réunissant Daimler-Benz et Rheinmetall : comme le Leopard, le programme *VK 28.01* fut interrompu en mai 1944. Quant aux plans et aux travaux des ingénieurs , ils furent saisis par les Soviétiques en 1945.

LEOPARD VK 16.02
(Vues d'artiste)

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005

PANZER VORAN !

Au sommaire du nouveau Panzer Voran ! (n°28) :

Nach Nettuno ! Italie, février 1944 (suite)
- La 16. SS-Panzer-Grenadier-Division "Reichsführer SS"
- La 26. Panzer-Division

Ostfront, mars-avril 1944, la bataille de Kowel (suite)
- La 5. Panzer-Division
- La 5. SS-Panzer-Division "Wiking"

Le 3,7cm Flak auf Opel "Blitz" Allrad-Fahrgestell
Le Generalleutnant Wend von Wietersheim

BON DE COMMANDE

Je commande les numéros cochés ci-dessous de Panzer Voran ! Chaque numéro de Panzer-Voran ! est vendu franco de port : 14,50€ (France) – 15,50€ (Europe). Le hors-série n°3 de Panzer-Voran ! est vendu franco de port : 27,50€ (France) – 28,50€ (Europe) – PK. Collection n°1 est vendu franco de port : 13,00€ (France) – 14,00€ (Europe).

☐ Panzer-Voran ! n°28 ☐ Panzer-Voran ! Hors-Série n°3 (Panzer-Division Hermann Göring - 1943)

☐ Panzer-Voran ! n°27 ☐ Panzer-Voran ! n°26 ☐ Panzer-Voran ! n°25 ☐ PK-Collection n°1

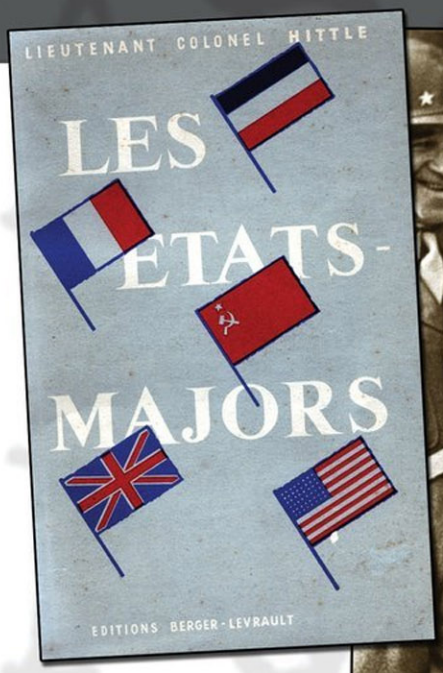
Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

Bon de commande à renvoyer avec votre règlement par chèque ou mandat postal à :
Alain Verwicht – 132, route de Bonnut – 64300 Saint-Boes – France
Téléphone / Télécopie : 05 59 67 95 70

Panzer-Voran ! est une revue en français
ISSN : 1293-2728



> Les États-Majors
> Lieutenant-Colonel Hittle
> Éditions Berger-Levrault
> Édité en 1958
> 293 Pages in 8.
Voir www.livre-rare-book.com

Si l'analyse des opérations militaires implique souvent de prendre en compte la valeur du commandement, personne ne peut aujourd'hui nier que la qualité d'un état-major est l'un des rouages essentiels de la victoire. Pourtant, cette évidence mît très longtemps à être admise. C'est ce qui explique que l'histoire des états-majors fut une succession de balbutiements, les quelques avancées laissant trop souvent la place à des régressions parfois très marquées.

En effet, combattants et commandants n'ont pas tout de suite pris conscience qu'une supériorité technique, qu'une combativité ou une expérience plus grandes n'étaient pas suffisantes si les armées ne disposaient pas d'une structure permettant d'optimiser le déploiement des forces et l'usage des moyens en assistant le général en chef dans l'exercice de ses pouvoirs. Et avec l'avènement de la guerre mobile et donc le commandement de troupes blindées/motorisées, il n'est désormais plus possible de concevoir un succès sans l'organisation d'un état-major efficace. Celui-ci doit notamment être capable de prendre en charge la rédaction, la transmission et le cryptage des ordres, la gestion des effectifs et des matériels, la préparation des étapes et des structures de soutien des unités combattantes, l'organisation et le traitement du renseignement, ainsi que l'encadrement psychologique et moral des soldats ; tout cela dans le seul but d'en décharger le général en chef et donc de lui permettre de se concentrer sur sa réflexion stratégique et tactique. Malgré son ancienneté, c'est à ce titre que l'ouvrage étudié présente un intérêt certain. Il s'agit d'une synthèse précieuse sur l'histoire des états-majors, ces derniers y étant définis comme le groupe des officiers qui assistent le chef d'une unité dans l'exercice de son commandement. Ce livre détaille et analyse les évolutions des états-majors en faisant le *distinguo* entre différentes écoles de pensée qui correspondent à des conceptions philosophiques et culturelles propres aux différentes nations concernées. Ces types de structures découlent d'origines identiques qui remontent à l'armée suédoise de Gustave Adolphe. De ce tronc commun vont se détacher trois principales ramifications : allemande, française et anglaise. On retrouve les influences croisées de ces trois types d'organisations dans les états-majors américains et russes.

L'école la plus ancienne et la plus connue est l'état-major prussien, le *Generalstab*, qui accorde notamment un statut spécial au chef d'état-major. Celui-ci occupe une place « d'associé » au commandement et non de simple exécutant des décisions du général en chef. Ceci explique l'importance de binômes tels que Ludendorff-Hindenburg, Von Rundstedt-Von Manstein ou Rommel-Crüwell (puis Bayerlein et Gause). En outre, la structure même des états-majors prussiens s'organise en sections spécialisées – cinq durant la Seconde Guerre mondiale – dont l'importance n'est pas identique. La première section (*Generalstab*), qui regroupe les opérations (*Ia*), le ravitaillement (*Ib*), le renseignement (*Ic*) et l'instruction (*Id*), prime sur toutes les autres. Cette hiérarchie se retrouve d'ailleurs à l'intérieur de chaque section, la primauté étant donnée dans la 1ère section aux opérations. Or ces spécificités ont une grande influence sur la manière dont les armées prussiennes puis allemandes ont été conduites. C'est ainsi que la primauté des opérations sur le ravitaillement ou le renseignement – primauté hiérarchique, mais aussi en terme de moyens humains et matériels, d'expérience, etc. – peut expliquer que la prise en compte des facteurs logistiques ait été moindre dans cette armée que dans d'autres.

Les états-majors français sont structurés de manière verticale. Le chef d'état-major exerce le commandement de l'ensemble des services répartis en bureaux ayant chacun un domaine de compétence strictement défini. L'armée française a très tôt théorisé les fonctions et les méthodes propres aux officiers d'état-major. De même, l'état-major français est organisé en bureaux tous égaux – quatre durant la Seconde Guerre mondiale, cinq durant les guerres de décolonisation. Cette structure rationnelle nécessite toutefois une grande compétence du chef d'état-major dans la coordination d'un ensemble auquel, à partir du niveau divisionnaire, s'ajoutent le commandement des armes et la direction des services ! Cette spécificité tricolore est entre autres l'une des causes des piètres performances de l'état-major de l'Armée en 1940, peut-être trop occupé à des tâches de gestion interne.

L'école anglaise est fondée sur une structure bicéphale, un état-major étant réparti en deux services principaux, l'un dédié aux fonctions opérationnelles (*General Staff*) et l'autre aux fonctions administratives (regroupement de deux services au sein de l'*A/Q Staff*). Chacun des services étant doté d'un chef d'état-major, la coor-

dination de l'ensemble est confiée au général en chef. Il n'y a pas de hiérarchisation et pas d'inégalité entre les moyens dédiés à l'un et à l'autre des services. Il s'agit en fait d'une structure faite de la « sédimentation » de systèmes successifs agrégés au fur et à mesure des évolutions. C'est sans conteste l'une des structures les plus complexes dans le sens où elle comporte des éléments peu rationnels (compétences croisées ou redondantes) qui rendent indispensable une coordination voire une intégration importante des activités des services. Cette coordination se vérifie dans la pratique des états-majors anglais durant les grands conflits mais, contrairement aux pratiques des états-majors allemands et français, elle ne sera jamais réellement théorisée. L'organisation de l'état-major de l'armée britannique, malgré des défauts évidents, a ainsi fonctionné d'une manière considérée comme satisfaisante par les historiens anglais.

Les structures des états-majors américains et russes sont le résultat d'un savant mélange des trois types de structures exposés ci-dessus, ce selon l'influence que chaque nation dominante a pu avoir sur l'art de la guerre.

L'état-major américain peut ainsi être défini comme étant fondé sur une base tirée des états-majors anglais – les appellations sont identiques – et refondue sur le modèle français en 1917. En effet, l'armée américaine ralliant la France pour participer à la Der des Ders fera l'objet d'une formation intensive par des instructeurs français, notamment au sein d'une école d'état-major créée à Langres en novembre 1917. Ceci laissera des traces qui se retrouvent encore aujourd'hui dans la structure de l'état-major de l'armée américaine. On peut par exemple citer l'organisation en bureaux, dénommés sections (cinq à l'origine puis quatre selon les époques), d'égale importance et aux compétences strictement et rationnellement définies. La réflexion américaine en matière d'organisation d'état-major sera plus originale au niveau supérieur de la conduite de la guerre avec la création dès 1921 d'une direction des plans de guerre et aboutira à un système combiné très complet à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Cette organisation sera fréquemment modifiée durant la guerre froide, tout comme elle l'est encore aujourd'hui pour faire face aux menaces d'un nouveau genre.

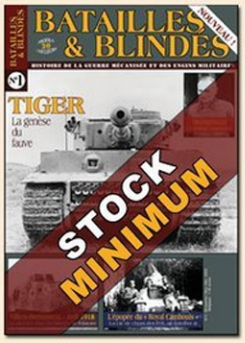
L'état-major russe ou *Generalnystab* constitue un exemple de la remarquable continuité que l'on peut observer entre l'armée impériale et l'armée soviétique. Cette structure a subi logiquement une grande influence de l'école prussienne. C'est ainsi que l'on y retrouve l'association étroite du chef d'état-major à la prise de décision. Il existe cependant dès l'origine des particularités prononcées qui ne seront pas sans influences sur les opérations de guerre russes puis soviétiques. C'est ainsi que les activités de ravitaillement sont dévolues à une structure autonome au niveau de l'armée, séparant la logistique de la gestion des opérations proprement dite. Cette structure est subordonnée au responsable des arrières et non au chef d'état-major. Ceci explique la lamentable et désastreuse faiblesse du ravitaillement de l'armée russe durant la Première Guerre mondiale. L'Armée Rouge hérite de cette organisation et la maintien, en y ajoutant le Commissaire Politique qui, outre ses compétences propres, dont « l'éducation politique », est associé à la gestion à tous les niveaux : opérations comme ravitaillement. C'est ainsi que, sur la base d'un héritage allemand très important, les Russes sont parvenus à bâtir une organisation très différente en tenant compte des impératifs de leur immense territoire.

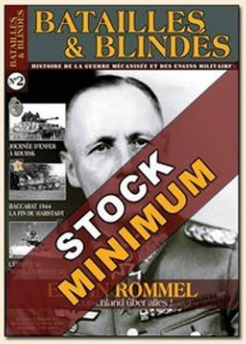
Il ressort de la lecture de cet ouvrage très complet, même s'il s'arrête en 1956, que la structure des états-majors est le reflet des caractères des différentes armées nationales qui se développèrent. Si certains des propos de l'auteur nord-américain sont très marqués par la propagande propre à l'époque à laquelle il a rédigé son étude – nous sommes en effet en pleine Guerre Froide – cet ouvrage constitue toutefois une base intéressante pour aborder cet aspect de l'art de la guerre trop souvent limité à quelques lieux communs sans fondements.

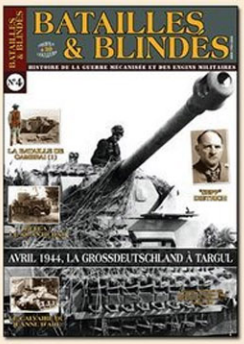
GMC Radio d'une unité d'état-major appartenant à la 2e Division Blindée du général Leclerc. La station radio est une SCR-399. Le poste est installé dans un shelter HO-17A avec remorque K52 pour groupe électrogène PE-95.

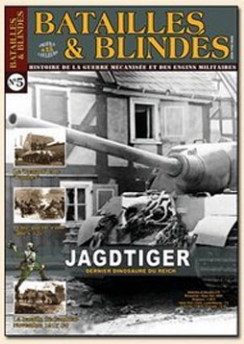
ECPA-D

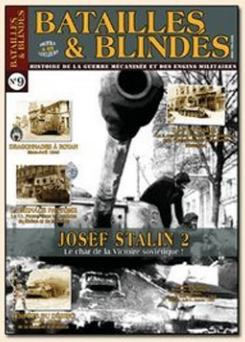
COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION AVANT QU'IL NE SOIT TROP TARD !

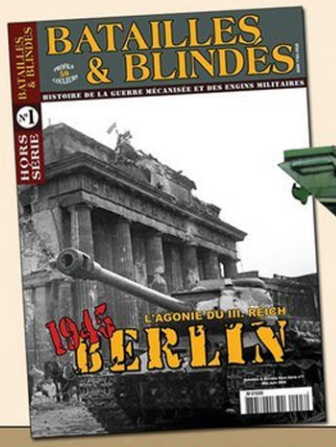


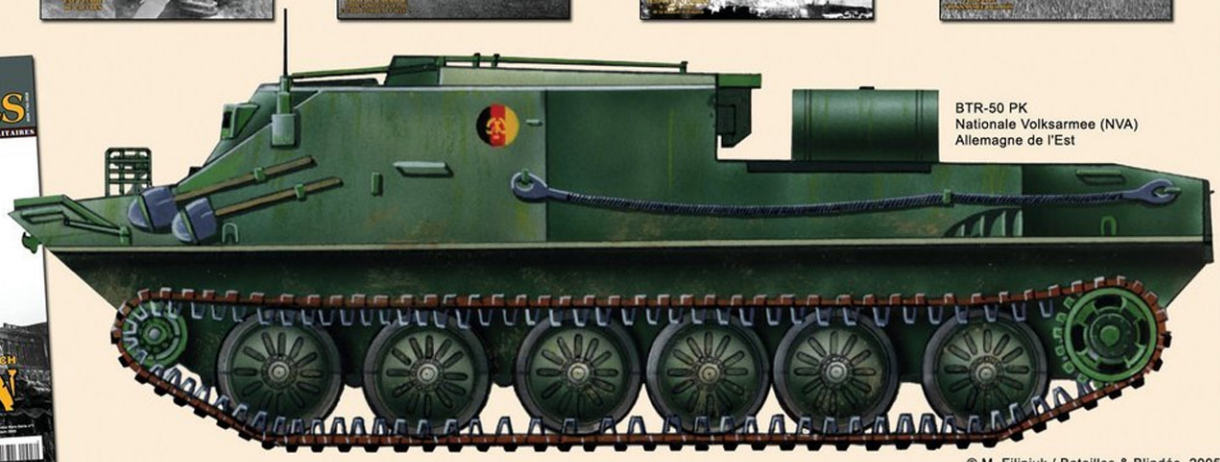












BTR-50 PK
Nationale Volksarmee (NVA)
Allemagne de l'Est

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005

BON DE COMMANDE

☐ Oui, je m'abonne à Batailles & Blindés pour une année, soit 6 numéros, à partir du **n°12 inclus.**
France : 35.00 euros - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 euros - Reste du monde : 45.00 euros

☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros de **Batailles & Blindés** cochés ci-dessous au prix de **8.00 euros** pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations.

☐N°1 ☐N°2 ☐N°3 ☐N°4 ☐N°5 ☐N°6 ☐N°7 ☐N°8 ☐N°9 ☐N°10

☐ Oui, je souhaite recevoir le premier hors-série de Batailles & Blindés sur la **bataille de Berlin** en 1945.
France : 14.90 euros - UE, Suisse et DOM-TOM : 18.00 euros - Reste du monde : 22.00 euros

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

E-Mail (facultatif) : ..... Téléphone (Facultatif) : .....

☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) ☐ Mandat Postal ☐ Virement SWIFT (nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)

☐ Carte Bleue

Numéro ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

Date d'expiration : ..... / ..... Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

Caraktère
Service des abonnements
306, avenue du Prado
13008 Marseille - France

Personnages © H. Cance / Batailles & Blindés, 2005

ASSAUT

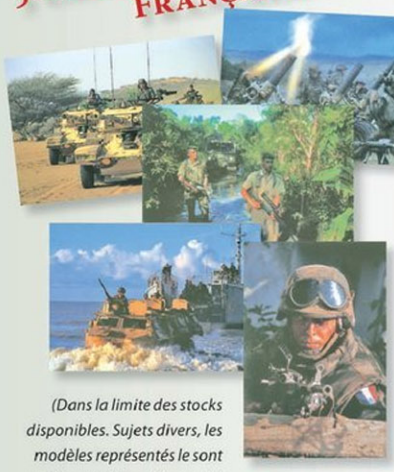
ENTREZ DANS L'HISTOIRE !

AVEC NOUS VOUS SEREZ AU CŒUR DE L'ACTION !
VOUS AUREZ UN AUTRE REGARD SUR LES GRANDS ÉVÈNEMENTS MILITAIRES DU MONDE !
VOUS VIVREZ LE QUOTIDIEN DES TROUPES D'ÉLITE !
VOUS SAUREZ TOUT SUR LES MATÉRIELS UTILISÉS !
VOUS SEREZ CONSEILLÉ SUR VOS ÉQUIPEMENTS PAR LES MEILLEURS SPÉCIALISTES !

EN KIOSQUE LE 25 OCTOBRE

ASSAUT EST LE DÉBUT D'UNE GRANDE AVENTURE !
EN VOUS ABONNANT VOUS POURREZ DIRE « J'ÉTAIS DANS LA PREMIÈRE VAGUE D'ASSAUT ! »

CADEAU D'ABONNEMENT : 5 CARTES POSTALES ARMÉE FRANÇAISE !



(Dans la limite des stocks disponibles. Sujets divers, les modèles représentés le sont seulement à titre d'exemple)

☑ Je m'abonne à **ASSAUT** pour : ☐ 6 mois (30 €) ☐ 1 an (60 €) ☐ 2 ans (120 €)

A partir du numéro : _____

Rajoutez 10 € par an pour les DOM-TOM et l'étranger

AS1

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

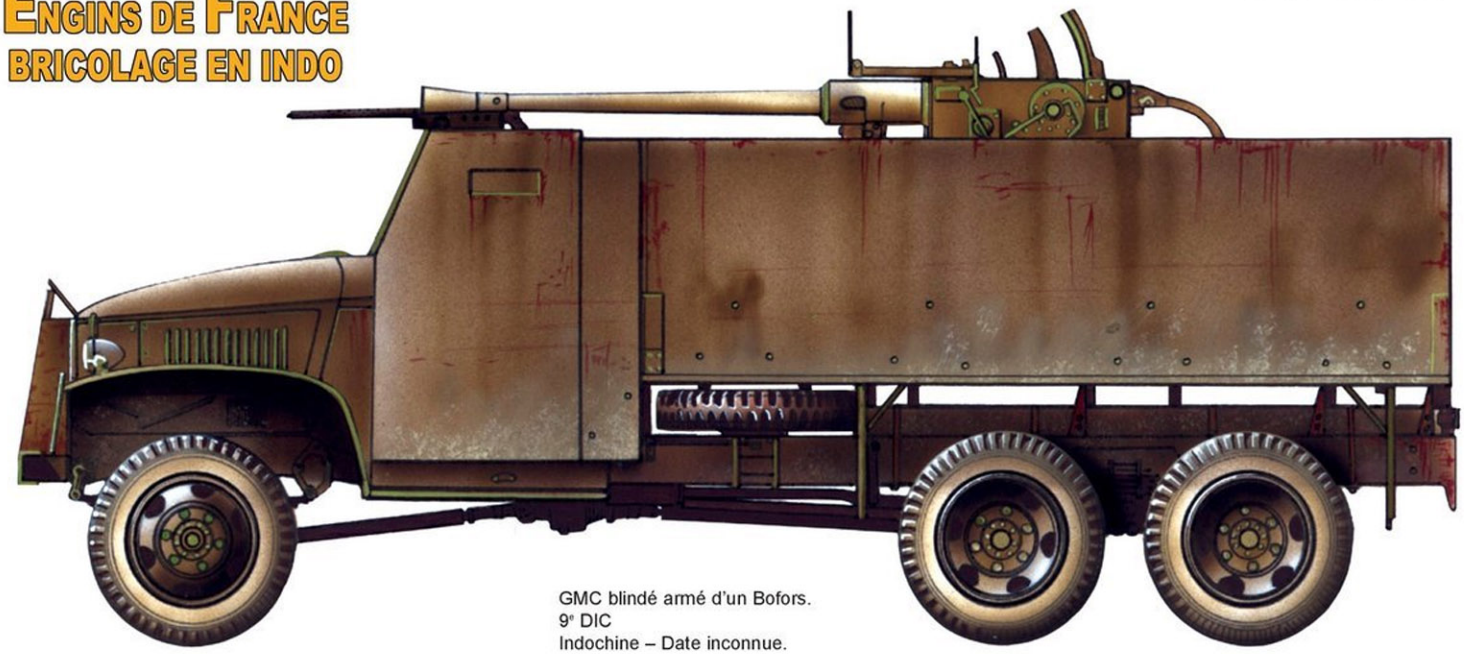
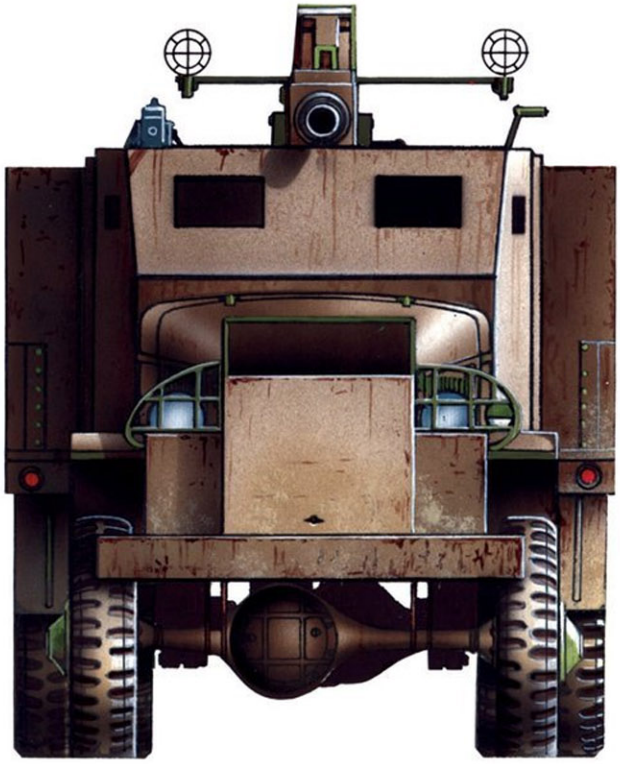
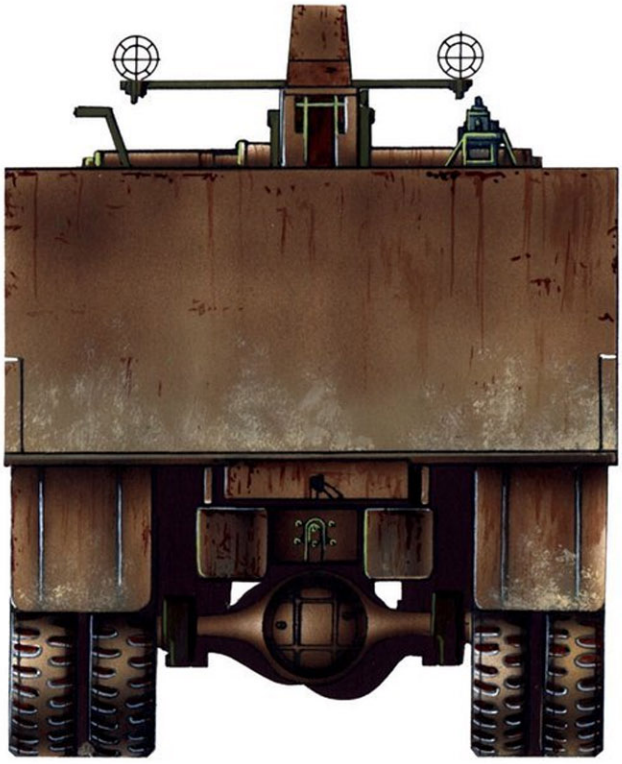
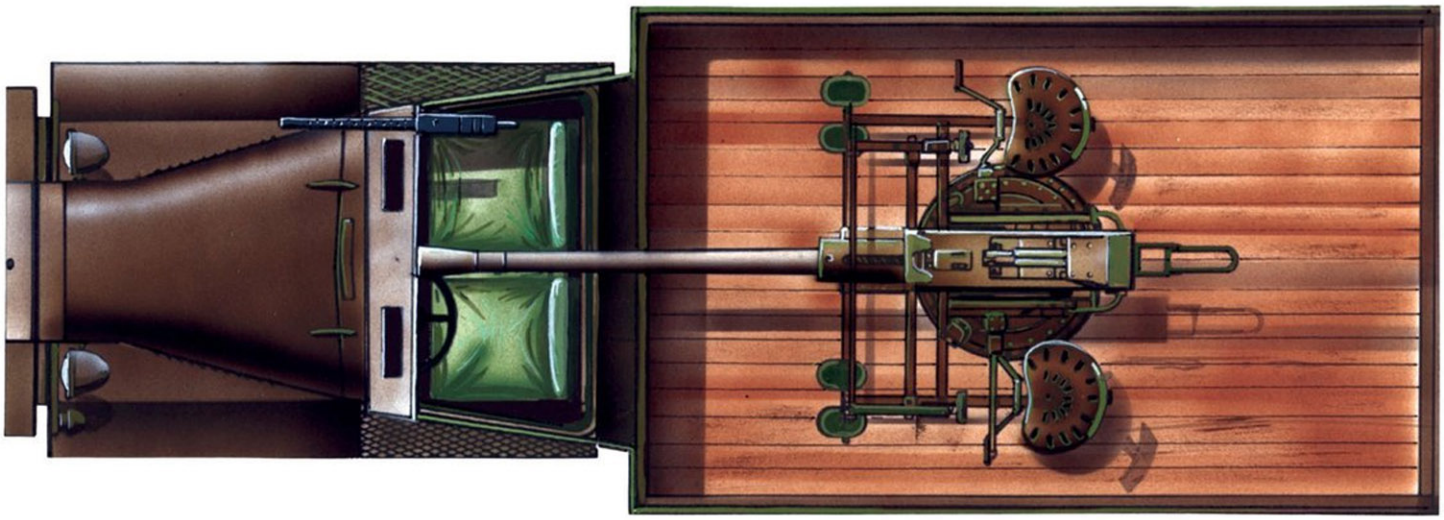
_____

Code postal : _____ Ville : _____ Pays : _____

Envoyez votre réglement par chèque bancaire à l'ordre de OPEX PRESSE à l'adresse suivante :
OPEX PRESSE - 1 avenue Pierre Grenier - 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

Engins de France
Bricolage en Indo

© M. Filipiuk / Batailles & Blindés, 2005



GMC blindé armé d'un Bofors.
9e DIC
Indochine – Date inconnue.